

MÁ ANTIKOROZNÍ OCHRANA SMYSL?

Léto se začíná dostávat do své pozdní fáze a za chvíli tu bude podzim. Ten přináší specifická témata a jedním z nich je i antikorozní ochrana vozidel. Oslovili jsme zástupce společnosti AUTO-COLOR, aby nám odpověděli na několik otázek, a společně jsme pak absolvovali vzorovou aplikaci ochrany podvozků. Na otázky odpovídal Čestmír Ulman.

Obecně: Je antikorozní ochrana zajímavou obchodní příležitostí? Jaké jsou vstupní náklady, prostorové a další nároky? Máte k dispozici ekonomickou kalkulaci?

Bezesporu je. Může fungovat jako doplnění služeb v karosárnách, běžných servisech, pneuservisech nebo v čistících centrech pro automobily. Máme i zákazníky, kteří antikorozní ochranu vozidel mají jako hlavní činnost. Vstupní náklady se vždy odvíjejí od toho, jaké vybavení už dílna má. Základem je vhodný pracovní prostor se zvedákem, dobrým osvětlením a větráním, aplikační technika a běžné ochranné pomůcky. Důležitější než okázalé zázemí je ale správný pracovní postup, potřebné zaškolení a pečlivost při aplikaci. Právě dobře odvedená práce a spokojenost zákazníka jsou

tím, co následně přináší doporučení a rozhoduje o dlouhodobém úspěchu této služby.

Ano, kalkulaci máme. V našem případě každý zájemce od nás dostane základní ekonomickou kalkulaci potřebného vybavení a materiálu pro zahájení aplikací. Konkrétní výše investice se může lišit podle materiálu, který bude v rámci jednotného aplikačního systému používán, a také podle toho, jakým vybavením již dílna disponuje. Kalkulaci proto připravujeme individuálně podle skutečných potřeb konkrétního provozu.

Jaké jsou obecně možnosti antikorozní ochrany spodků vozidel? Prosím popište jednotlivé technologie.

Rozdělení podle aplikace

Amatérská aplikace – sprejová balení, aplikace na menší plochy, po opravách apod.

Servisní aplikace – litrová balení ve známých kartuších se závitěm pomocí UBS pistole, UBS HR pistole s tlakovou nádobou nebo DCS pistole s tlakovou nádobou. Použití po karosářských opravách nebo i pro celkové antikorozní ošetření.

Profesionální aplikace – sudová balení, aplikace vysokotlakou pumpou metodou airless (obr. 1).

Rozdělení podle technologie (vztáhnou popis na naše konkrétní technologie – viz rámeček)

Jednoduchá ochrana transparentním voskem Dinitrol 4010: Zanechává transparentní film, tato metoda vyžaduje častější



1 Aplikační sada pro profesionální použití.

obnovu. Používá se u nových vozidel, kde je vyžadována transparentní ochrana, a u historických vozidel, kde je vyžadován originální vzhled. Také ji lze použít u hybridních vozidel či elektromobilů, ale vždy je nutné postupovat dle schématu/plánu antikorozního ošetření, které máme pro velkou škálu vozidel k dispozici.

Ochrana voskem Dinitrol 4941 nebo 4942: Po mechanickém očištění volných částí koroze následuje ošetření zasažených míst stabilizátorem rzi Dinitrol RC 900, po jeho uschnutí se aplikuje vrstva vosku. Použití této technologie je vhodné u nových či zánovných vozidel, ale i u vozidel s mírným průběhem koroze.

Dvouvrstvá ochrana voskem Dinitrol 4941 nebo 4942 s penetračním voskem Dinitrol 1000 nebo ML: Po mechanickém očištění volných částí koroze následuje ošetření zasaže-

ných míst stabilizátorem rzi Dinitrol RC 900. Poté se spoje a přeplátování napenetrují penetračním voskem. Po odvětrání cca 30–60 minut se aplikuje podvozkový vosk. Tato dvouvrstvá metoda je vhodná u vozidel, kde jsou mírnou korozi zasaženy i spoje. Dá se použít i jako prevence u vozidel s minimální korozi.

Zmiňujete, že v zásadě existují dva směry – dodatečné ošetření nových (zánovných) vozidel, kde se ještě nevyskytuje koroze, a pak ošetření vozidel, která jsou již nějakou dobu v provozu.

Tedy k první skupině: Má smysl přesvědčovat zákazníky, aby po zakoupení nového vozu ještě investovali do dodatečné ochrany spodku? Jak kvalitní je ochrana nových vozidel? Prodlouží dodatečná ochrana významně životnost a zůstatkovou hodnotu vozidel?

Smysl to rozhodně má, protože antikorozní ochrana je nejúčinnější právě tehdy, když se aplikuje preventivně, tedy ještě před vznikem koroze. Ani nový vůz nemusí mít všechny části podvozku a dutin chráněné v rozsahu odpovídajícím dlouhodobému provozu v našich podmínkách, kde působí vlhkost, posypová sůl i mechanické namáhání ochranných vrstev.

U nového vozu máte zásadní výhodu: z hlediska koroze začínáte prakticky ve stavu nula. Nejsou tedy potřeba vícepráce spojené s mechanickým odstraňováním rzi, použitím odrezovačů, základních nátěrů ani dalších přípravných materiálů. U automobilu, který přijede přímo ze salonu, zpravidla odpadá i náročné mytí podvozku.

Méně práce a materiálu znamená také finanční úsporu – a právě proto je nejlepší ošetřit vůz ještě nový.

Kvalita antikorozní ochrany nových vozidel se může lišit podle konkrétního modelu, konstrukčního řešení i zamýšleného způsobu používání. Výrobní ochrana zpravidla odpovídá požadavkům výrobce, dodatečné ošetření ji proto nemá nahrazovat ani zpochybňovat, ale vhodně doplnit zejména v místech dlouhodobě vystavených vlhkosti, posypovým materiálům a mechanickému namáhání.

Jednoznačně prodlouží! Kvalitně provedená dodatečná ochrana může významně prodloužit životnost karoserie a pomoci zachovat vysokou zůstatkovou hodnotu vozidla. V našich smluvních antikorozních centrech zákazník navíc dostává záznam o každém provedeném ošetření, který může při pozdějším prodeji předat novému majiteli. Má tak doloženo, že o vůz pravidelně pečoval. Automobil ošetřený proti korozi se stává bezpečnějším, je prokázáno, že koroze nosných částí a spojů karoserie postupně snižuje jejich pevnost, a může tak negativně ovlivnit chování vozidla při nehodě.

Jakou máte v tomto ohledu zkušenost? Jak moc chtějí majitelé nových vozidel toto dodatečné ošetření? Je to pro servisy zajímavá obchodní příležitost? My máme zkušenost, že prodejci vozidel zákazníkům nechtějí doporučovat dodatečnou ochranu spodku karoserie, protože přece nemohou přiznat, že z výroby jsou vozidla nedostatečně ochráněná.

Jaký typ ochrany v tomto případě zvolit? Jaká je životnost naneseného povrchu?

V České republice stále výrazně převažuje antikorozní ošetření starších ojetých vozidel. Zkušenosti ale ukazují, že velký zájem může být také mezi majiteli nových vozů, pokud jim prodejce dokáže přínos ochrany správně vysvětlit. Spolupracujeme například s dovozcem nových amerických vozidel, který nabízí antikorozní ochranu přímo při prodeji a ještě před předáním zákazníkovi nechá ošetřit devět z deseti prodaných vozů. Jak už jsem se výše zmínil, dodatečná antikorozní ochrana nových vozidel není zpochybněním ošetření nových vozidel, ale funguje jako vhodné doplnění.

Materiály Dinitrol

Dinitrol 4010 je na omak pevný, transparentní se zlatavým nádechem, závislým na síle filmu, flexibilní ochranný film, odolný vůči vlivům alkalického i kyselého prostředí. Film je odolný při teplotách přes 210 °C. Matně lesklý čirý film dává možnost optické kontroly kovových povrchů, štítků, značkování atd.

Dinitrol 4941 (černý) a **Dinitrol 4942** (bronzově hnědý) jsou pigmentované tixotropní antikorozní přípravky na bázi vosku s vysokou viskozitou a s výborným tvořením filmu. Materiál 4942 navíc s přísadou bronzových vloček. Oba materiály zanechávají voskový, pevný, ale dostatečně pružný ochranný film, odpuzující vodu, odolávající solím a jiným látkám.



Kompletní aplikace se vždy dělí na dvě hlavní části: ochranu dutin a ochranu podvozku, tedy viditelných ploch vystavených provozním vlivům. Do dutin patří prahy, dveře, kapota, víko zavazadlového prostoru i všechny dostupné vnitřní prostory karoserie a podvozku. Při práci využíváme antikorozi aplikační schémata pro konkrétní vozidla. Dnešní automobily obsahují desítky řídicích jednotek, konektorů a čidel, dále akumulátory, airbagové prvky a další citlivá místa. Díky schématům aplikátor ví, kterým částem se musí vyhnout a kudy se naopak dostane do míst, která jsou skrytá, ale ochranu potřebují.

Životnost nanesené ochrany závisí na způsobu používání vozidla, počtu najetých kilometrů i míře mechanického namáhání podvozku. Životnost se také liší podle použitého materiálu, transparentní vosky mají kratší životnost než materiály pigmentované. Nejde proto o povrch, který jednou nanese a už se o něj nikdy nemusíte starat. Doporučujeme pravidelnou

kontrolu přibližně jednou za dva až tři roky – případná lokální poškození lze jednoduše opravit a antikorozi materiál doplnit. Při správné aplikaci a následné údržbě tak může antikorozi ochrana spolehlivě plnit svou funkci dlouhodobě.

Druhá skupina, tedy starší vozidla: Jak se musí postupovat v případě částečně zkorodovaného spodku vozidla? Myslím, že je nereálné všechnu korozi mechanicky odstranit. Jaká technologie se používá v tomto případě?

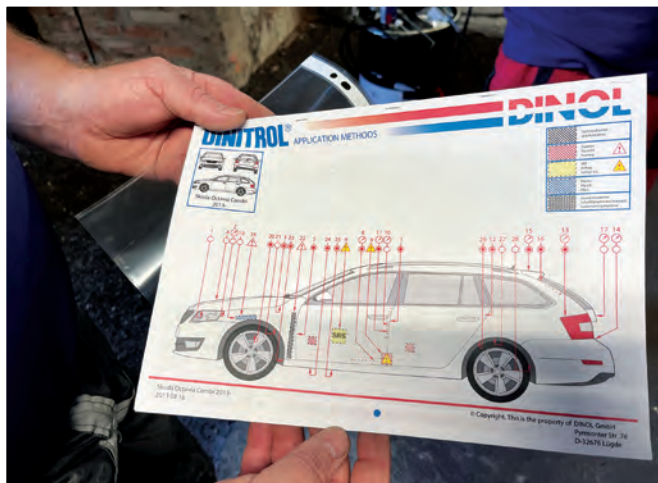
A opět ekonomické hledisko – kdy ještě má smysl do takové ochrany investovat? Jak zákazníka přesvědčit? Jaké jsou rozhodovací parametry?

Běžná ojetá vozidla tvoří největší zákaznickou skupinu. Ošetření je zde pracnější, časově náročnější a pochopitelně také o něco dražší než u nového vozu. Vyžaduje důkladné umytí, vysušení, mechanické odstranění volné koroze a ošetření těchto míst stabi-

zátozem koroze. Nastupuje aplikace penetračního materiálu, který pronikne do pórů zkorodovaného povrchu, „vyvzlíná“ do spojů a omezí další rozvoj koroze a vytvoří podklad pro druhou vrstvu. Následně se povrch překryje odolným podvozkovým voskem. Stejný systém lze po několika letech využít také pro lokální opravy namáhaných nebo poškozených míst.

U nového vozu má podle mého názoru investice do dodatečného ošetření smysl vždy. U ojetého automobilu už záleží na jeho skutečném stavu, předpokládá se době dalšího používání, finančních možnostech majitele. Zásadně se ale vyhýbáme případům, kdy má nástřik pouze zakrýt skutečný stav. Antikorozi ochrana nemá smysl tehdy, kdy už jsou některá místa na vozidle prorezivělá skrz. To už vyžaduje karosářskou opravu. ■

V následující fotoreportáži se můžete podívat na vzorové antikorozi ošetření vozidla:



2 a 3 Důležité je přesně vědět, co máte dělat. Profesionální výrobci ochranných materiálů (jako v tomto případě Dinitrol) nabízejí ke každému modelu vozidla názorný několikastránkový manuál s přesným vyznačením aplikačních bodů včetně směrů aplikace a upozornění na místa, kam se ochranná látka aplikovat nesmí.



4 a 5 Základem je pečlivě očištěný spodek vozidla. V našem případě šlo o osm let starou Škodu Octavia, která však nevykazovala téměř žádné stopy koroze.





6 Po základním zakrytí karoserie a brzd je třeba ještě páskou a papírem zakrýt konektory, výfuk atd. Pečlivé maskování velmi přispívá k celkovému zpracování zakázky.



7 a 8 Po ošetření rezavých míst materiálem Dinitrol RC900 následuje ošetření spojů, přepřátování a dutin materiálem Dinitrol ML (tzv. penetrace).



9 Následuje vlastní aplikace ochranného nástřiku. V tomto případě je to Dinitrol 4941.



10 Výsledná podoba spodku vozidla těsně po aplikaci.



11 Vzhled podběhu po aplikaci.



12 a 13 Po ukončení práce na spodku se vozidlo částečně odmaskuje a ostatní dutiny se ošetří podle aplikačního schématu (manuálu) voskem Dinitrol 1000.