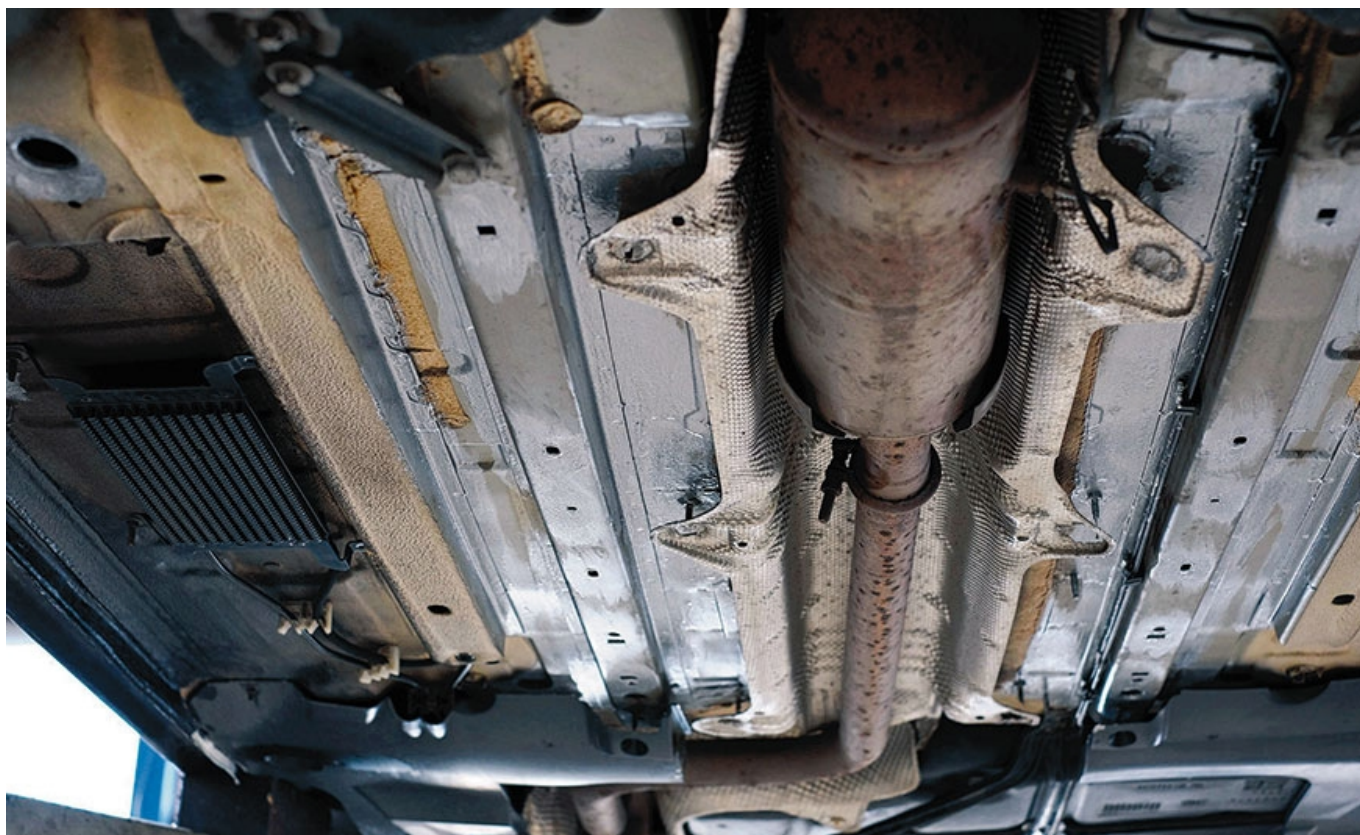


Konserwacja antykorozyjna - przygotowanie pojazdu do nadchodzącej zimy

data aktualizacji: 2018.10.09



Podwozie przygotowane do nanoszenia preparatów antykorozyjnych

Przeprowadzenie skutecznej konserwacji antykorozyjnej nie jest sprawą łatwą, wymaga sporo cierpliwości i dokładności. Do napisania tego krótkiego kompendium skłoniły mnie pytania zadawane przez klientów.

Każde auto jest inne i w każdym przypadku musimy podejść indywidualnie do jego konserwacji. Istotne jest to, jaki pojazd jej poddajemy, ile ma lat, w jakim jest stanie blacharskim oraz jak jest lub będzie eksploatowany. Inaczej będzie ten proces wyglądał w przypadku samochodu, który ma już za sobą kilkanaście lat i historię wypadkową, a inaczej w odniesieniu do fabrycznie nowego. Skupmy się na drugim przypadku. Często spotykam się z pytaniami klientów, czy takie auta warto konserwować. Moja odpowiedź zawsze brzmi: zdecydowanie TAK. Powinna nam bowiem przyświecać maksyma, że lepiej zapobiegać niż leczyć. Nowy pojazd jest wolny od korozji, nie będzie lepszego momentu na wykonanie takiego zabiegu. Przeprowadzenie konserwacji przedłuży żywotność powłok blacharskich na wiele lat, pozwoli także zachować pojazd w nienaganej kondycji blacharskiej, co nie pozostaje bez znaczenia przy późniejszej odsprzedaży.

Klienci zastanawiają się również, czy po konserwacji nie stracą gwarancji na blacharkę i lakier. W tym przypadku odpowiedź nie jest tak łatwa, jakby się wydawało. Jeśli klient chce zadbać o kondycję blach pojazdu, to producent powinien się z tego cieszyć, lecz nie zawsze tak jest. Co prawda, w instrukcji obsługi zawarta jest informacja, że to na kierowcy ciąży obowiązek dbania o auto i wykonywania wszelkich czynności obsługowych, ale warto również pamiętać, że niektórzy producenci żądają dodatkowych specyfikacji technicznych i atestów preparatów, którymi

wykonujemy konserwację. Na całe szczęście, większość z nich bardzo pozytywnie podchodzi do wszelkiego rodzaju zabiegów antykorozyjnych, gdyż mają świadomość, że minimalizują one ich odpowiedzialność gwarancyjną z tytułu występowania rdzy.

A co w przypadku auta używanego, w którym stwierdzamy ogniska korozji? Przed dokonaniem właściwej konserwacji trzeba go umyć, wyczyścić oraz odpowiednio przygotować podłoże.

Z pewnością prace przygotowawcze zajmą nam dużo więcej czasu niż sama konserwacja. Od wyczyszczenia powierzchni oraz użytych materiałów zależy efekt całego przedsięwzięcia. Najlepszą metodą oczyszczenia podwozia jest piaskowanie, lecz nie przywiązywałbym zbyt wagi do samego piachu, znacznie lepsze jest ścierniwo pomiedziowe czy szkło. Oczywiście nie wszystko można oczyścić tą metodą. Tam gdzie się nie da, pozostają do dyspozycji narzędzia szlifujące, pneumatyczne lub elektryczne.

Oczyszczona powierzchnia wymaga odtłuszczenia i pomalowania. Do tego najlepsze będą wszelkiego rodzaju lakiery reaktywne, które będą toczyć walkę z resztkami korozji. Tak przygotowana powierzchnia jest gotowa do konserwacji antykorozyjnej.

Czasem docierają do mnie słuchy o nieuczciwych warsztatach, które nakładają dużo warstw bitumicznych na nieoczyszczoną powierzchnię. Takiego zabiegu nie wolno nazywać konserwacją, gdyż przykryta czarną masą korozja nadal postępuje, mimo że jej nie widać.

Warto pamiętać, że korozja ma nie tylko aspekt wizualny, w przypadku elementów konstrukcyjnych bardzo negatywnie wpływa także na bezpieczeństwo jazdy.

Już w latach 60. XX wieku przeprowadzano testy zderzeniowe i określano strefy zgniotu. Auto w dobrej kondycji blacharskiej podczas wypadku zachowuje się zupełnie inaczej niż to skorodowane, w którym nie jesteśmy w stanie przewidzieć, jakie elementy ulegną uszkodzeniu.

Bardzo często klienci pytają mnie również, jak dobrać środek do konserwacji. Chcą wiedzieć, czym mają się kierować. Częstym kryterium doboru jest cena, niestety w tym przypadku to najgorsze, co można zrobić. Niestety, cena takiego preparatu jest bardzo ściśle powiązana z komponentami, jakie zostały użyte do jego produkcji. Jeśli preparat konserwujący jest bardzo tani, to w jego składzie będą się znajdowały przede wszystkim substancje lotne, które są tylko nośnikiem środka konserwującego. W przypadku środków nakładanych na gorąco brak jest substancji lotnych, czyli 100% środka konserwującego trafia do naszych profili zamkniętych czy na podwozie.

Wybierajmy mądrze! Jeśli konserwację należy powtarzać bardzo często, to nawet pomimo niskiej ceny środka wydamy dużo, a należy do tego doliczyć także czas poświęcony na rozebranie i przygotowanie auta. Jeśli mamy zamiar zlecić wykonanie takiej usługi fachowcowi, zwracajmy uwagę, jakich środków używa i czy samochód jest odpowiednio przygotowywany.

Przed przystąpieniem do konserwacji zaopatrmy się w profesjonalne narzędzia do aplikacji środków konserwujących. To od nich zależy bowiem poprawność wykonania oraz łatwość całego procesu.

W supermarketach można natknąć się na pistolety do zabezpieczeń antykorozyjnych z rurkami do aplikacji o długości 15-20 cm. Za pomocą takiego narzędzia nie jesteśmy w stanie poprawnie i solidnie zakonserwować progów czy podłużnic. Zwracajmy uwagę nie tylko na jakość pistoletu, ale również na dostępne akcesoria, które ułatwią nam aplikację preparatów w trudno dostępnych miejscach, zakamarkach podłużnic lub ramy. Przed zakupem narzędzia zapytajmy sprzedawcę, czy można do niego dokupić uszczelki lub inne części zamienne. Kupujmy z głową!

Jesień to ostatni dzwonek, aby przygotować pojazd do nadchodzącej zimy i nie chodzi tu o zmianę opon na zimowe czy wlanie zimowego płynu do spryskiwaczy. Zweryfikujmy stan podwozia naszego auta, uzupełnimy ubytki w powłokach bitumicznych, wyczyścimy błoto zalegające pod plastikowymi nadkolami, zakonserwujemy profile zamknięte, zanim dostanie się do nich błoto pośniegowe wraz z chlorkiem sodu. Chrońmy mądrze nasze pojazdy!

Źródło: