

Walka z korozją ma nowego sojusznika!

Opublikował Adam Gieras, 10.09.2015 na www.motopodprad.pl

Czy nam się to podoba czy też nie, pomału, maleńkimi kroczkami nadchodzi zima – najgorsza pora dla blach naszych samochodów. Sól, chlorek, błoto i woda będą próbowały przeprowadzić zmasowany atak na każdy odsłonięty lub źle zabezpieczony element naszego auta. Czy można temu jakoś zapobiec?

Pamiętam jeszcze jak w latach 90-tych każdy nowy samochód, który pojawiał się w moim domu, najpierw, w dniu odbioru z salonu, był przez mojego ojca odwożony do firmy, która nanosiła na spód maski, doły drzwi, do wnętrza progów specjalne brunatne mazidło, które wyglądało strasznie, ale zatrzymywało rozwój korozji. Takie samochody jak Fiat 126p, Skoda Favorit czy wreszcie Daewoo Nexia chrupało aż miło – w zasadzie stojąc obok tych aut słycać było jak „ruda” wcina kolejne elementy, ale nie egzemplarze mojego ojca. One były wolne od nawet najmniejszego rdzawego nalotu przez lata.

Na przełomie wieków w zasadzie każdy samochód – z wyjątkiem japońskich i koreańskich modeli – opuszczał już fabrykę fabrycznie ocynkowany, co przynajmniej teoretycznie powinno przeciwdziałać korozji. Nic bardziej mylnego. Obejrzyjcie sobie podwozie 5-, 6-, nie mówię 10-letniego samochodu. Co tam najczęściej zobaczycie? Ano niestety – jedną rdzę! I wcale nie musi to wynikać z powypadkowej przeszłości. Firmy, które w Polsce odśnieżają drogi nie oszczędzają przecież na zawartości soli i żrących chlorków w swoich solarkach. Dlatego coraz częściej właściciele, także nowych aut, wracają do starej, dobrej i sprawdzonej metody zabezpieczenia.



Gdy jednak zdecydujemy się zabezpieczyć samochód, musimy jeszcze wybrać sposób na jak najskuteczniejszą metodę – tak, żeby całej operacji co chwilę nie powtarzać. W tym miejscu mogę coś dodać z własnych doświadczeń. Do zeszłego roku miałem w garażu Mercedesa W123, który przez poprzedniego właściciela, co było dla mnie nie lada istotnym argumentem podczas zakupu, został zabezpieczony (podwozie, progi i nadkola) przed rdzą. Na czym polegało to zabezpieczenie?

Wtedy jeszcze tego nie widziałem, ale poprzedni użytkownik mojej Beczki wybrał najtańszą i najgorszą metodę. Zalał wszystko Bitexem, poczekał aż stwardniało i uznał, że pocziwy Mercedes jest świetnie zabezpieczony przed korozją. Jakże się mylił – pod twardą powłoką zostało sporo wilgoci, a sam Bitex po mniej więcej dwóch latach zaczął odpadać płatami, odsłaniając przy tym całe połacie zardzewiałej podłogi. Beczkę zmuszony byłem sprzedać, bo remont przerósłby moje możliwości. Jaki z tego morał?



Ano taki, że zabezpieczenie trzeba zrobić z głową, a większość preparatów na rynku, tak jak pocziwy Bitex, staje się po nałożeniu twarda, przez co z czasem pęka, dopuszczając pod swoją powłokę wszystko to, co znajduje się na drodze; piach, błoto, solankę.

Dodatkowo wiele preparatów na bazie wosku – nawet te bardzo polecane na forach środki do zabezpieczania blachy przed korozją – szybko wysycha, nie tylko nie tworząc pożądanej ochrony, ale jeszcze zbierając pod swoją dziurawą jak sito strukturę dodatkową porcją wilgoci.

Polecam zatem porzucić pomysł na zabezpieczenie auta preparatem na bazie wosku, tym bardziej nie stosujcie Bitexu!!!, i spróbować czegoś innego. Od niedawna na polskim rynku dostępny jest Preparat Mike Sanders Korrosionsschutzfett, którego struktura, dzięki tłuszczom i olejowi mineralnemu, nigdy nie twardnieje. Mike Sanders nie wysycha, nie traci też lepkości – jest brudzący przez wiele lat. Dodatkowo, dzięki technologii nakładania gorącego, bo rozgrzanego aż do 120 stopni Celsjusza Sandersa, każdy porządnie

element nim zabezpieczany jest spenetrowany, a struktura zabezpieczenia rozkłada się równomiernie na całej powierzchni.



Mike Sanders Korrosionsschutzfett można nakładać specjalnym pistoletem – co ułatwia penetrowanie trudno dostępnych miejsc – lub pędzlem. Czas zabezpieczenia średniej

wielkości auta to ok 3 dni. Cena całej operacji rozpoczyna się od około 1300 zł,

oczywiście cała operacja przeprowadzona jest w warsztacie współpracującym z niemiecką marką.

No dobrze, a czy Mike Sanders ma jakieś wady? Przed jego nałożeniem trzeba porządnie okleić każdy element z tworzywa sztucznego, tapicerkę czy przewody elektryczne samochodu, a także zabezpieczyć wyżej wymienione miejsca przed wysoką temperaturą, do jakiej podgrzewany jest Sanders. Drugą wadą, wynikającą ze struktury preparatu – duża lepkość i kleistość, a co za tym idzie możliwe skapywanie podczas bardzo wysokich temperatur powietrza – jest fakt, że po ok 5 latach miejscami trzeba będzie operację powtórzyć. Mimo wszystko warto rozważyć zabezpieczenie samochodu Mike'iem, co potwierdza wielu profesjonalnych blacharzy, i nie ważne czy masz samochód zabytkowy czy współczesny – każdy może mieć problem z korozją, o czym wcale nie musisz wiedzieć.

Motopodprad.pl rekomenduje!

Producent: Michael Sander am Bahnhof 4, 23358 Horst Niemcy

Dystrybucja: AMG Adam Goszczyński ul. Marzanny 4/44, 02-649 Warszawa

Strona internetowa: www.mikesanders.pl

Facebook: <https://www.facebook.com/BEZKOROZJI>

Kontakt: 535-466-616

