



DE AUTO ONDER DE LOEP

Joep Beliën

HOUD DE HUID LANGER JONG!

HET NUT VAN EEN GOEDE ANTIROEST BEHANDELING

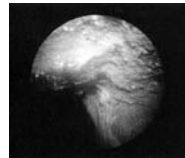
De reputatie van veel van onze klassiekers is niet altijd even positief. Britse klassiekers roesten wanstaltig snel, Italiaanse auto's (niet alleen klassiekers maar ook nieuwe...) roestten vaak al in de folder. Vergeet de Franse klassiekers niet en ja, er zijn ook Duitse klassieke auto's die gevoelig zijn voor roest. En Amerikaanse, én Japanse. Als je alleen van een reputatie uit moet gaan, moet je de aanschaf van een klassieker niet eens overwegen, tenzij je bereid bent iets aan die reputatie te doen.

Meteorologisch hebben we nog een maand zomer voor de boeg dus om nu over een antiroest behandeling te beginnen is nou ook weer zoiets. En je zult zien dat het op 25 september gewoon prachtig weer is! Desalniettemin hebben we in Nederland overwegend een vochtig klimaat, officieel zelfs een zeeklimaat wat betekent dat ook al dat zout in de lucht niet echt bevorderlijk is voor de lange levensduur van de metalen huid en skelet van onze geliefkoosde klassieker. Het verdient dus aanbeveling om een (af-fabriek) niet bijster goed tegen roest beschermde auto, meteen na restauratie of na een jaar of vijftien à twintig een grondige antiroest behandeling te laten ondergaan.

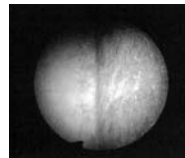
Tegenwoordig is het geen uitzondering meer dat nieuwe auto's worden afgeleverd met 10 jaar of meer garantie tegen roesten van binnenuit doordat er nu vaak gegalvaniseerd of verzinkt staal wordt gebruikt. Bij de meeste van onze klassiekers was dat ten tijde van nieuwe aanschaf nog helemaal niet aan de orde en wanneer je dertig jaar geleden had gezegd dat je graag tien jaar garantie tegen roesten wilde hebben, werd je terstond voor dorpsgek uitgemaakt en met rotte appelen bekogeld. Dit wil overigens niet zeggen dat klassiek staal met een slechte reputatie vandaag de dag beter gemeden kan worden. Integendeel, het is heel goed mogelijk ook (zeer) roestgevoelige delen prima tegen de Nederlandse weersgesteldheden te beschermen.. Er zijn een aantal manieren om roestvorming tegen te gaan; voorwaarde is wel een goede basis, d.w.z. een roestarme of nog beter een roestvrije conditie van het plaatstaal en chassis. Er zijn in Nederland diverse bedrijven gespecialiseerd in het behandelen tegen roest van vooral klassieke auto's. Door die bedrijven worden ook verschillende antiroest methodes gebruikt. Zo bestaat er bijvoorbeeld de Dinitrol-plus en de Dinol methode. Beiden worden eigenlijk het meest toegepast.

Wat houdt zo'n Dinitrol –plus of Dinol methode in?

Voordat de auto in aanmerking komt voor een behandeling (tectyleren, in de volksmond) wordt met een endoscoop de staat van de holle delen van de carrosserie en chassis bekeken.



De endoscoop biedt mogelijkheden tot speleologisch onderzoek. De kokerbalk zit vol vuil en dat moet er beslist uit wil een antiroest behandeling blijvend succes hebben.



Na het reinigen blijft een redelijk glad oppervlak over dat slechts licht is aangeroest. Een gezonde basis voor een behandeling.

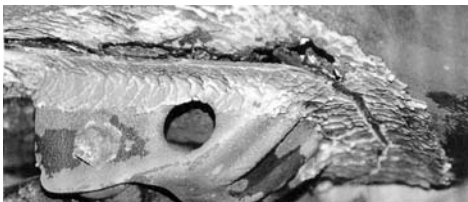
Vaak tref je in de kokerbalken ophopingen van vuil aan die vervolgens met een hogedrukspuit worden verwijderd. Ook de onderzijde van de auto wordt op die wijze behandeld. Wanneer de gereinigde delen onder hoge temperatuur gedroogd zijn, worden de onderzijde en alle inwendige delen met een zeer sterk penetrerende vloeistof behandeld, waardoor roestvorming sterk geremd, of zelfs gestopt wordt.



Vervolgens worden alle felsranden, lasnaden en sierlijsten behandeld met zgn. Dinitrol ML of Dinitrol 1000. Ik zal u de precieze werking en eigenschappen van al die afzonderlijke producten besparen -het zijn er meer dan tachtig- want daar valt een lijvig naslagwerk over te schrijven en bovendien weet het gespecialiseerde bedrijf uitstekend welk product ze wanneer moet gebruiken. De 'in-het-vet-zet-procedure' wordt vervolgd met het inspuiten van alle holle carrosseriedelen, zoals de portieren, chassisbalken, deurstijlen en de binnenzijden van kofferdeksel en motorkap. Tenslotte krijgt de onderkant nog een extra behandeling waarbij een dikke bronskleurige, zeer sterke en taai coating wordt aangebracht die berekend is op de dagelijkse zware aanvallen van opspattend water, modder, pekelen en ander straatmeubilair. Een zelfde lot treft ook de binnenkant van de wielkasten. Nu hoeven alleen nog gedemonteerde onderdelen worden teruggeplaatst (wielen en evt. losse plaatdelen) en klaar is kees.

De meeste gespecialiseerde bedrijven geven de auto dan nog een reinigingsbeurtje en de klant krijgt ook vaak nog een flesje reinigingsvloeistof om in het oog springende druppels veilig weg te poetsen. Sommige producten blijven na de behandeling nl. nog een tijdje 'leven' en vooral wanneer het warm wordt, vloeit er nog wel eens wat ML langs kieren en gaten. De eigenaar krijgt ook nog een keurig rapportje mee met een prognose voor de toekomst zodat hij/zij weet waar aan te denken en eventueel ook een advies over in de nabije toekomst uit te voeren reparaties.

Hierboven heb ik al geschreven dat een auto eerst aan een kritische inspectie wordt onderworpen want het heeft natuurlijk geen zin om een auto te behandelen die eigenlijk aan restauratie toe is. Daarom wordt de klant uitgebreid geïnformeerd over de staat van zijn trots. Het komt ook voor dat de eigenaar van een auto pijnlijkm met zijn neus op de feiten wordt gedrukt.



Op deze foto's te zien dat bij deze draagarmbevestiging alles voor de reiniging nog dik in orde leek.

Wanneer een auto gestraald is, blijkt vaak dat nog teveel (straal)bedrijven vergeten de holle ruimtes van het chassis en de carrosserie schoon te blazen. Voor het tectyleerbedrijf een ramp, maar ook voor de kwaliteit van de auto. Stralen met metaaldeeltjes heeft als consequentie dat dit 'stof' zeer snel gaat roesten. Als er dan niet wordt schoongemaakt na het stralen en de

auto komt in de vochtige buitenlucht kan het zomaar gebeuren dat een ophoping in bijvoorbeeld een chassisblak een roestklomp vormt en uitwerkt naar de binnenzijde van de balk. Goed schoonmaken na het stralen is dus van levensbelang. Het is overigens een zeer tijdrovende klus die secuur moet worden uitgevoerd.

Middelen:

- **Roeststoppende vloeistoffen.** Sterk penetrerende werking, sterke hechting. Dringen ook tot onder de roest door en blijven vloeibaar. Zeer dunne wassoorten ook geschikt indien voldoende penetrerend en vochtverdrijvend
- **Roestvoorkomende middelen.** Zorgen ervoor dat invloeden van buitenaf geen kans krijgen om door te dringen tot het staaloppervlak. Was, pvc coatings, bitak en... lak natuurlijk.
- **Roestvormers.** Middelen op basis van fosforzuur die een verbinding aangaan met roest. (ijzeroxide) en dan een harde ondoordringbare laag vormen. Niet aan te bevelen vanwege het ontbreken van blijvend resultaat. Na verloop van tijd gaat omgevormde 'plak' door torsie in de carrosserie en door trillingen loslaten en krijgt roest opnieuw een kans.
- **Roestverwijderaars.** Middelen die roest 'losweken' zodat deze kan worden weggespoeld.

Niet zo rigoureu!

Eigenlijk maakt het niet zoveel uit volgens welke methode de auto behandeld wordt tegen roest. Als de basis waarmee begonnen wordt maar goed is, dat is het allerbelangrijkste. Het gespecialiseerde bedrijf weet goed waar ze mee bezig zijn en gaan ook niet al te rigoureu te werk. Het is belangrijk het juiste middel op de juiste plek en op de juiste manier toe te brengen. (zie het bovenstaande kader) Tevens is het erg belangrijk om op de juiste manier te reinigen. Het is beter om de hogedrukpuit te gebruiken dan een roterende borstel. Zo'n borstel heeft als nadelige eigenschap dat de poriën van het metaal dichtslaan en verontreinigingen worden opgesloten. Zodoende kan het roestwerende middel hier niet komen waardoor de kans bestaat dat eventuele roestdeeltjes in de poriën gewoon hun gang kunnen blijven gaan, ook na de behandeling van het metaal. Sommige klasiieke auto's zijn niet alleen uit metaal opgebouwd, maar hebben bijvoorbeeld een houten chassis. De meeste antiroest producten hebben geen nadelige invloed op houten delen. Soms komt het echter wel voor dat waar metaal en hout aan elkaar zijn gemontereerd, het roestwerende product zich in het hout gaat begeven. Zodoende kunnen er in het hout soms kleurverschillen ontstaan. Slecht is het niet want het heeft

zelfs een impregnerende werking voor het hout. De houten delen mogen echter nooit aan de onderzijde worden dichtgespoten, dit verkort de levensduur aanzienlijk, het materiaal moet kunnen blijven ademen.

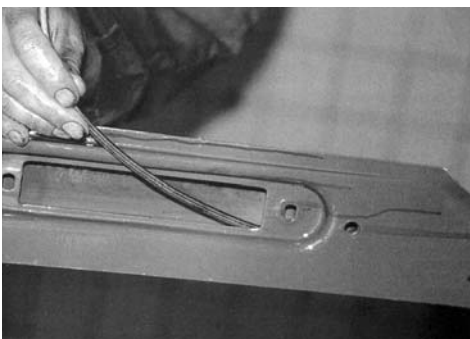
Onderhoud

Wat is er naast een antiroestbehandeling allemaal nog meer mogelijk? Wanneer de auto voor de eerste keer of na lange tijd tegen roest behandeld wordt, is het zeker aan te bevelen voor de uitgebreide methode te kiezen. Is in het verleden al een behandeling gebeurd, dan wordt vaak aangeraden na een jaar nog eens terug te komen voor een visuele controle, eventueel gevolgd door een deelbehandeling.



Deze DS achtersteven kan er weer tegen. De nog glanzende, licht glimmende laag biedt afdoende bescherming tegen steenslag en ander onheil van buitenaf.

Daarnaast geven de meeste gespecialiseerde bedrijven ook de mogelijkheid van een onderhoudsbehandeling. Hierbij zijn er keuzemogelijkheden voor een grote onderhoudsbeurt, een kleine of een periodieke onderhoudsbeurt. Het is zeker raadzaam de conditie van uw klassieker af en toe te laten controleren.



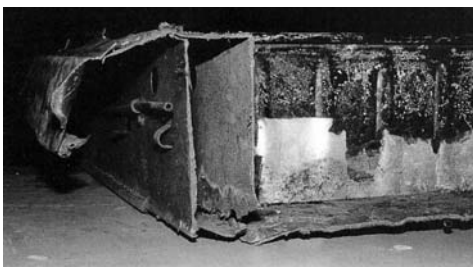
Inwendige behandeling bij een Morris Minor. Na ongeveer een jaar is een na-controle en eventueel herhalingsbehandeling wenselijk.

Tenslotte

Waarom dient een goed antiroestmiddel te voldoen? De meeste antiroestmiddelen zijn vrij van oplosmiddelen waardoor het product in een holle koker niet naar beneden zakt maar zich rondom aan het oppervlakte hecht. Met andere woorden: de adhesie is groter dan de cohesie. Daarnaast zijn de meeste middelen, juist vanwege het ontbreken van oplosmiddelen niet schadelijk voor het milieu en de gezondheid. Een nadeel (tegelijk een voordeel) is dat de meeste producten niet hard worden maar vettig blijven. Zodoende krijgt vocht geen kans om in aanraking te komen met het behandelde metaal omdat het niet kan hechten aan het staal. Echter, wanneer er gewerkt moet worden aan de auto is de kans op vieze handen groot, maar daar valt mee te leven, temeer omdat er aan een behandelde auto minder gewerkt hoeft te worden. Ik wil u niet de stuipen op het lijf jagen maar een goede periodieke inspectie van uw klassieker is erg aan te raden om grote tegenslag te voorkomen zoals te zien bij de onderstaande "horror" foto's van een DS. Veel succes!



Dit restant van een DS kwam gewoon rijdend binnen. De auto was zelfs, volgens zeggen, "getectyleerd" geweest. Na een lange reeks schokkende ontdekkingen stelde de eigenaar de stoffelijke resten van zijn voiture ter beschikking aan de antiroest wetenschap.



Doorgezaagde bodem van het gastenverblijf van dezelfde DS. De verbinding tussen de kokerbalken en de bodem is nagenoeg verdwenen.

Met dank aan 'Klassiek & Techniek'

Joep Beliën