



Anti-roest behandeling

Roest rust niet

Diversen | Wie een kostbaar bezit heeft, wil dat koesteren. Spullen worden dan in een kluis, album of vitrinekast veiliggesteld. Met een auto gaat dat wat lastiger! Bovendien: auto's zijn om mee te rijden. Toch helpt anti-roest specialist Sjaak van Aalst graag een handje om een dierbare auto zo lang mogelijk te behouden. Autozine ging op bezoek met de lieveling van de redactie: een unieke Suzuki Swift uit 1985 die vrijwel in nieuwstaat verkeert.

Sjaak van Aalst is een echte autoliefhebber. Als hij in de file staat springen de tranen hem soms in de ogen. Niet vanwege de vertraging, maar door zichtbare roestplekken op auto's in de file. Voor Van Aalst is iedere auto een prachtig stuk techniek dat op de best mogelijke manier moet worden geconserveerd. Dat geldt dus ook voor de oltimer van de Autozine-redactie.

Het conserveren begint met een inspectie. Voor Van Aalst is onze Swift een unieke auto tussen het meer gebruikelijke aanbod van klassieke sportwagens uit de jaren '60 en '70. Vooral de eigenaren van Citroëns DS, sportieve Mercedesen en Jaguars weten Van Aalst te vinden. Soms met hele merkenclubs of straten tegelijk.



Ons Japannertje uit 1985 inspecteert Van Aalst met even veel toewijding als de erkende klassiekers. Wat voor de klant een heiligdom op wielen is, is dat voor Van Aalst ook.

Inwendig onderzoek

Tijdens de inspectiedag beoordeelt Van Aalst iedere auto. "Roest komt nooit alleen", vertelt hij. Als de

eerste roestplek aan het oppervlak van de auto is verschenen, zal onderhuids al meer roest zijn ontstaan. Juist daarom heeft Van Aalst, als één van de weinigen in Nederland, een endoscoop waarmee hij in het inwendige van de auto kan kijken.

Echte liefhebbers kunnen zelfs een opname van het inwendig onderzoek meenemen om 's avonds gezellig met de familie de binnenkant van de chassisbalken van de auto te bekijken.



Wie zijn of haar auto zelf op roest wil onderzoeken dient vooral de onderkant van de auto te bekijken. Roest treedt het eerst op rond scherpe randen en op plaatsen waar plaatwerk samenkomt. Behalve aan de onderkant is roest ook in een vroeg stadium te ontdekken in de motorruimte, rond de wielkasten, langs de deuren en in de achterklep.

De eerste tekenen zijn vaak roodgekleurde "bloemkooltjes" die als vuil kunnen worden weggeveegd. Roest van binnen uit is te herkennen aan vlakke panelen die ineens minder strak zijn. In een later stadium vormen zich hieruit blaasjes, maar dan is het proces al in een te ver gevorderd stadium om nog goed behandeld te kunnen worden.

Afhankelijk van de geconstateerde staat van de auto volgt een advies over eventuele aanvang van een anti-roest behandeling. In het ergste geval moet de auto eerst door een plaatwerker worden hersteld. Om te voorkomen dat de auto de plaatwerker twee keer moet bezoeken geeft Van Aalst er de voorkeur aan de auto eerst schoon te maken, om zo zeker te zijn dat

ieder probleem is blootgelegd. Voor de Suzuki wordt de "Dinitrol PLUS anti-roest" behandeling geadviseerd.



Behalve oldtimers hebben ook nieuwere auto's baat bij een anti-roest behandeling. Uit onderzoek van het Zweedse instituut voor corrosie bleek dat de Opel Kadett, Lada Samara en Fiat Uno uit 1986 teleurstellend slecht door de fabriek zijn beschermd tegen roest. Eigenaren van een Audi 100, Mercedes 200 of Peugeot 205 uit 1986 zijn juist bovengemiddeld goed beschermd tegen roest. Alle behandelde auto's krijgen na de werkzaamheden van Van Aalst 5 jaar garantie op de Dinitrol Anti-Roest behandeling.

Een hardnekkig misverstand is dat kunststof auto's, zoals bijvoorbeeld de Lotus Elise of vele andere Engelse sportwagens, geen anti-roest behandeling nodig hebben. Maar ook bij deze auto's zijn de dragende delen nog steeds van metaal en daarmee gevoelig voor roest. Fabrikant en eigenaars van dergelijke auto's geven deze auto's daarom vaak onterecht weinig aandacht als het gaat om roest.



Duidelijker ligt dat bij terreinauto's. Die hebben te lijden onder vuil uit het terrein of zien sloten niet alleen vanaf de oevers. Probleem bij terreinauto's is dat grote krachten op het chassis komen te staan waardoor kieren kunnen ontstaan waar zich roest in kan vormen. Van Aalst heeft in zijn lange loopbaan ieder type auto wel gezien en weet net zo goed raad met terreinauto's.



Schoonmaak

De Suzuki blijkt al eerder tegen roest te zijn beschermd. Maar uit de beelden van de endoscoop blijkt dat het roestwerend middel alleen met klodders op het metaal terecht is gekomen. Tijdens de vorige behandeling is het middel simpelweg door een opening naar binnen gespoten. Van Aalst gebruikt lansen met aan het einde een kop die de Dinitrol rondom spuit. Zo wordt ieder deel van de auto

geraakt. Bovendien is Dinitrol zo dun dat het tot iedere kier weet door te dringen.

Voor het zo ver is moet de auto eerst gereinigd worden. Om ook bij de meest lastige delen te komen, wordt iedere auto deels gedemonteerd. Indien nodig worden ook holle ruimten als chassisbalken intern gereinigd. De daadwerkelijke reiniging gebeurt met een alkalische shampoo, ontvetter en veel koud water onder zeer hoge druk, legt van Aalst uit.



De schone auto wordt nu met eerder genoemde lansen met het roestwerende middel behandeld. Eventuele roestvorming wordt gestopt en waar het niet is, wordt het voorkomen. Daarna wordt de onderkant nog eens extra behandeld met een beschermend middel. Deze bescherm laag blijft flexibel zodat er geen scheuren in kunnen ontstaan.

Na de behandeling krijgt de klant een certificaat, een CD-ROM met foto's en een compleet rapport over de auto mee. Met deze gegevens weet Van Aalst bij de kleine onderhoudsbeurt (de periode is afhankelijk van het gebruik van de auto) wat de sterke en zwakte punten van de auto zijn. Hij kan dan kijken hoe de auto zich in de afgelopen periode heeft gedragen en waar eventueel extra werk nodig is.

Minutieus loopt Van Aalst de gehele auto na op zoek naar punten die aandacht behoeven. Tegelijkertijd brengt hij allerlei beschermende middelen aan. Als ik grappig probeer te zijn door te vragen of hij voor de motorkap een ander middel gebruikt dan voor de

portieren, troeft hij mij af door te vertellen dat hij inderdaad speciale middelen heeft voor bewegende en niet bewegende delen. De auto waarvoor alleen het beste goed genoeg is, heeft bij Van Aalst het juiste adres gevonden!



Voorkomen

Voorkomen is beter dan genezen. Wie een roestvrije auto heeft, kan dat behalve met een anti-roest behandeling ook met eenvoudige voorzorgsmaatregelen zo houden. Het is verstandig na de winter de onderkant van de auto een grondige schoonmaakbeurt te geven. Dat kan in de wasstraat, maar die spuit bij bodemreinigen alleen recht omhoog. Beter is daarom een hogedrukspuit te gebruiken zoals die bij wasplaatsen beschikbaar zijn. Let er op dat het water kouder is dan 50 graden Celsius.

Een vergeten deel van de auto vormen deurrubbers. Deze worden vuil en kunnen daarom het metaal rond de deurpost beschadigen. Maak daarom ook de deurrubbers regelmatig schoon.

Conclusie

De auto waar alleen het beste goed genoeg voor is, is bij het anti-roest center Sjaak van Aalst aan het juiste adres. De prijs van de behandeling is afhankelijk van de staat van de auto en het type auto. Als prijsindicatie geldt dat een complete Dinitrol behandeling ongeveer €850,- kost voor een Mini. Een volledige behandeling voor een Citroën DS kost ongeveer €1.250,-. Van Aalst benadrukt dat een behandelde auto een hogere inruilwaarde heeft. Vooral klassiekers brengen beduidend meer op, voor jongere auto's geldt een meerwaarde na ongeveer 5 jaar.

Na behandeling is de onderkant van de auto weer egaal bruin. Tot enkele dagen na de behandeling hangt er een melange van vreemdsoortige chemicaliën in de auto. Maar de auto is klaar voor de winter. En de volgende winter, en de volgende winter, en... ■

