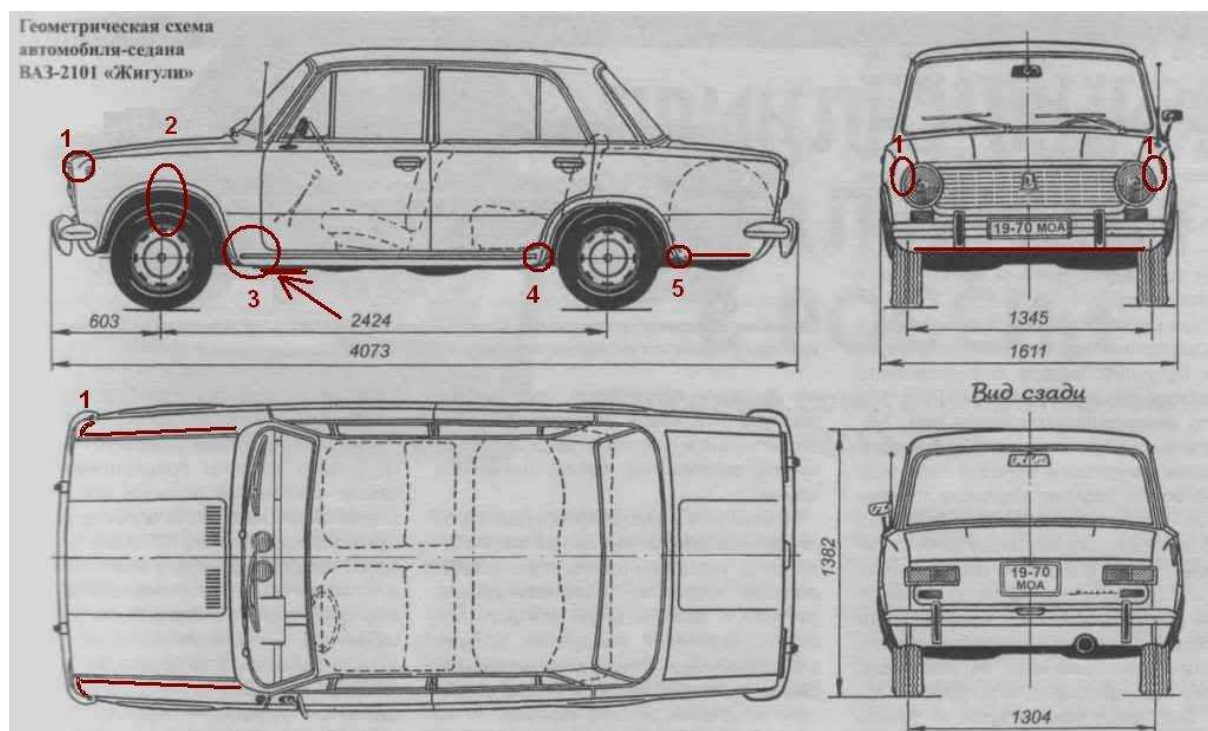


Schema nejčastější koroze vozů Lada



Ad 1) Rožky předních blatníků , spoj blatníku s podběhem

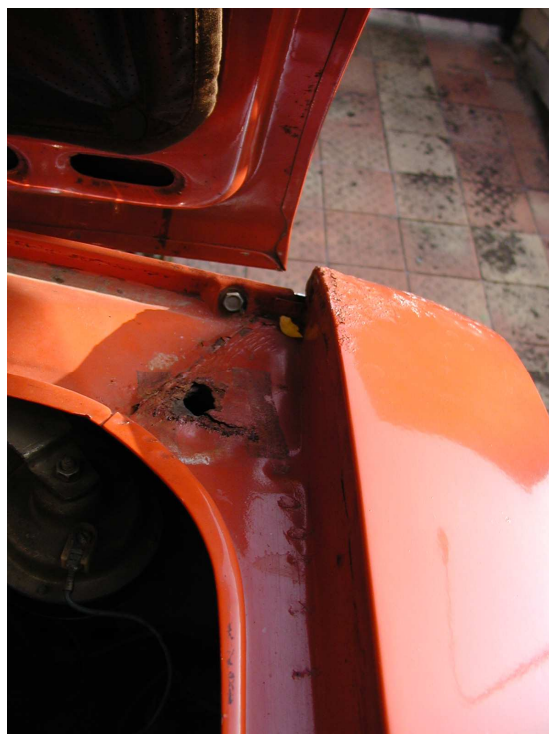
Největší nemocí našich žigulíků jsou právě přední blatníky. Ať již se jedná o model 2101, 2103, 2106 či 2107, jedná se stále o jednu a tu samou věc. Vozy Lada nebyly v tehdejší době vybaveny plastovými podběhy, takže veškeré bahno a voda jdou přímo do blatníků. Díky tomu netrpí jen horní přední rožek (z pravidla plný mokrého bahna), ale i kapsa nad nosníkem od věže k „A“ sloupku a rovněž i spodní část blatníku (viz. bod 3).

Důležité je dát si pozor i na horní spoj blatníku a podběhu. Koroze bobtná ve spojích a jak je známo, ze spoje jde odstranit pouze rozřezáním = výměna blatníku.

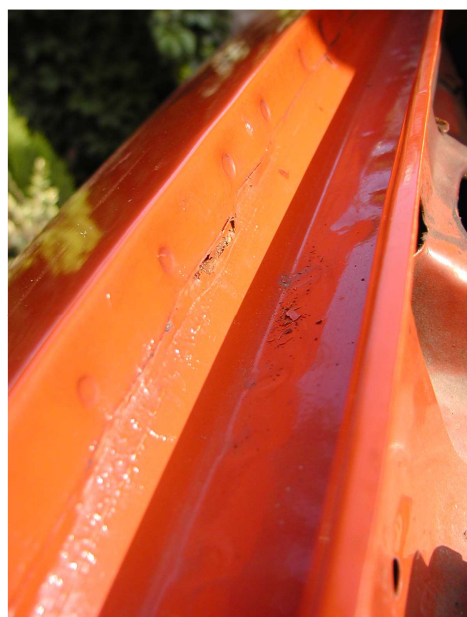
Pokud je blatník zasažen ve větším rozsahu, je lepší jej vyměnit celý. Lokální oprava je sice možná, ale z našich zkušeností je defakto stejně časově náročná jako výměna celého blatníku. Celkové odpárání blatníku má i další výhody. Pokud je totiž blatník zkorodovaný, je zkorodovaný i podběh. Ten z pravidla nemusí být prohnitý skrz (je totiž z dvojnásobně silného plechu), ovšem řádnou očistu si zaslouží. Po oddělení blatníku je do podběhu krásný přístup.

Při zadání klempířské opravy si klempíře proveďte a pohlídejte. Většina výměny pouze blatník, ostatní zkorodované dílce (co nejdou vidět) neřeší. Takže se pak pod krásnými blatníky schovává například zkorodovaná věž, či horní část podběhu. Důležité je i celkové spasování blatníku s kapotou a dveřmi. Odpověď klempíře „nelícuje to, protože byl blatník krátký, co jsem měl dělat...“ může být sice pravdivá, ovšem dnes má telefon i malé dítě ... není přece problém zavolat a problém řešit „dodejte jiný blatník“. Rozdílné velikosti blatníků nejsou žádným překvapením.

Jako ochranu podběhu od vody a bláta doporučuji plastové podběhy (4ks cca 800kč)



Nabobtnaný blatník = koroze leze z vnitřní strany, z podběhu



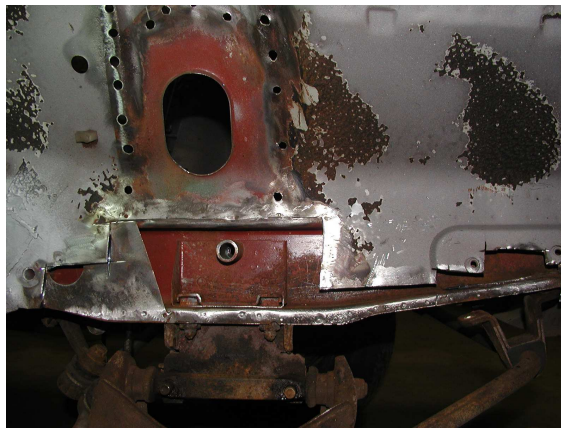
Spoj blatníku a podběhu = koroze leze z vnitřní strany, z podběhu

Ad 2) Věže

Věž je nosná část, která drží přední nápravu, včetně jejího odpružení. Tato část vozu je životně důležitá pro bezpečný provoz, proto ji nepodceňujeme. V této části karoserie vzniká koroze především díky nešťastnému zpracování. Věž samotná je vařena z několika plechů na sobě, které jsou vzájemně probodovány. Přes úchyt gumového dorazu horního ramene do ní navíc proniká voda z podběhu (od kola). Koroze začíná zevnitř, je však z venku (pohled od kola) patrná díky zvlnění profilu věže – bodový svár drží, okolo však rez bobtná a plechy se od sebe roztahují – věž je zvlněná. V případě, že koroze postoupí do stavu „díra jako vrata“, jízda se stává nebezpečnou. Horní rameno se začíná propadat...



Zanedbatelná dírka



Výztuha držící nápravníci – zespodu je díra pro nástřik dutiny



Zde je vidět, jak rez bobtná ve spoji



Nová věž

Ad 3) Napojení př.blatník – práh , sekera

Jak již bylo zmíněno v bodě 1, přední blatník velmi koroduje i na své spodní části, u napojení k prahu. V této části vozu, mezi podběhem a blatníkem, je gumový profil utěšňující kapsu „A“ sloupku. Gumový profil však většinou ve své spodní části netěsňuje, načež se bahno a voda lítající od kola dostává i za něj. Výsledkem je kapsa plná bahna, korodující spodní roh blatníku, práh a k tomu všemu i „A“ sloupek, který je životně důležitý pro bezpečné zvednutí vozu originálním zvedákem.

Sekera: je nosník zpevňující podlahu. Jelikož je přímo za kolem, veškeré bahno i voda jdou krom podběhu i na něj. Sekera je jednou z nejčastějších míst postižených korozi. Zespodu je do sekery továrně udělaný vstup (pro umístění zástěrky), který nabírá bahno stejně rychle, jako zbytek podběhu. Výsledkem je krom prohnulé sekery i prohnulá podlaha a uhnulý držák heveru.



Na první pohled nic vážného



Blatník, sekera, práh, „A“ sloupek



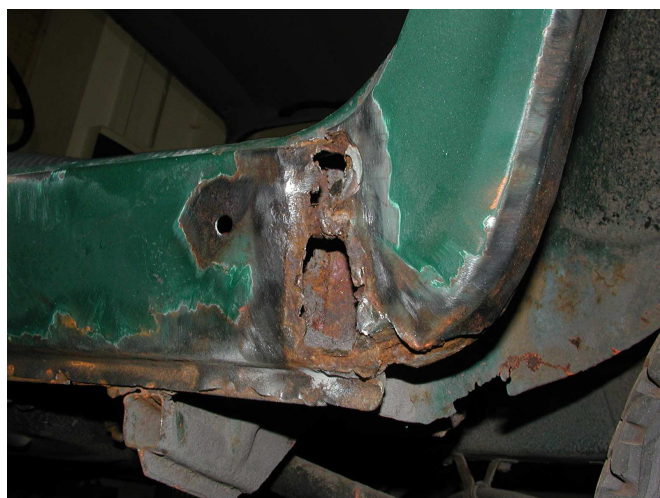
Opravená část z předchozí fotky



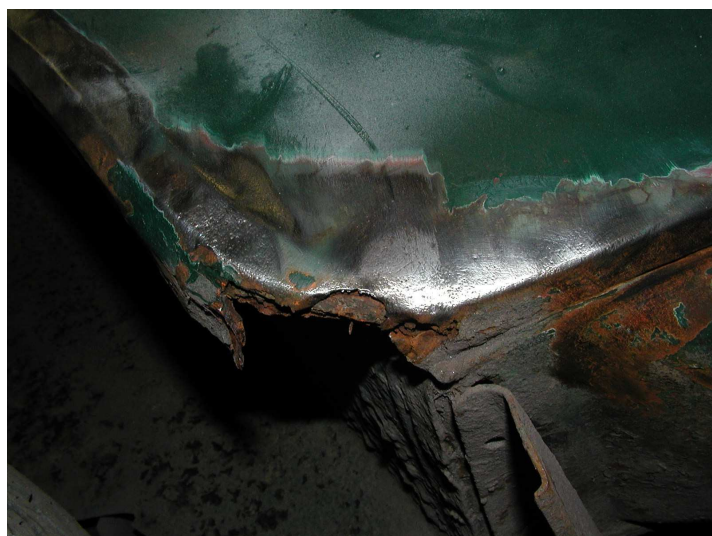
I prahová výztuha částečně zasažena

Ad 4) Spoj prahu a zadního blatníku

Ani nevím proč zrovna toto místo tolik koroduje. Snad proto, že se jedná o spoj dvou profilů u podběhu ... zajímavé je, že samotný zadní podběh koroduje minimálně.

**Ad 5) Rožek zadního blatníku a úchyt zástěrky**

V tomto místě nám to koroduje opět díky mokrému bahnu, které se chytá do lemu blatníku a hlavně na držák zástěrky. Výsledkem je upadlá zástěrka a díra do kufru.



„B“ sloupek

Práh a „B“ sloupek nejsou vzájemně propojeny kapsou. „B“ sloupek je na prahu položen a přivařen. Tudíž nástřik dutin prahu největší mlhovinou se nikdy nedostane do „B“ sloupku. Doporučuji při nástřiku dutin odšroubovat dveřní spínač osvětlení.



„Kostka“ u zadního úchyty heveru



Doufám, že vám můj návod alespoň trošku pomůže ☺.