

OP BEZOEK BIJ: GOSLIGA

# ROEST RUST

We kennen Gosliga als bedrijf al meer dan vijftig jaar. Sinds de jaren negentig is het familiebedrijf bezig met roestbescherming, het is dus wel eens tijd voor een bezoek. Hoofdrolspeeler in dit verhaal wordt een Mercedes-Benz SLK 320 uit 2001. De SLK wordt aangedreven door een 3,2 liter V6 met een handgeschakelde zesbak en dat is met een oplage van net iets meer dan vierduizend exemplaren een gewilde versie. Dat maakt het waard om de auto te bewaren en maakt zo'n anti-roestbehandeling al helemaal een zinvolle investering.

Nu is een Mercedes-Benz niet meer wat het ooit geweest was. Helemaal aan het begin van deze eeuw was de kwaliteit van de gemiddelde Mercedes-Benz bedroevend. Heel veel exemplaren zijn dan ook niet alleen door roest, maar ook allerlei andere problemen verdwenen. De SLK waarmee we naar het noorden reizen is twee, drie jaar geleden al eens grondig onderhanden genomen. Maar naar nu blijkt, is ook dat – hoewel nota bene via een Mercedes-Benz gedaan – ook maar matig gebeurd. Inmiddels zijn er alweer wat roestpuntjes zichtbaar. Beschamend natuurlijk, voor zo'n prestigieus merk. Ook een van de redenen waarom we voor Gosliga kozen, want zo'n Dinitrol behandeling beschermt niet alleen tegen nieuwe roest, maar brengt ook de huidige roestvorming tot staan.

## ROBIN GOSLIGA

Op een regenachtige herfstdag komen we aan in Leeuwarden. Twee man sterk, want de behandeling gaat een kleine week duren, en je wilt natuurlijk ook nog terug, een week vakantie in Friesland zit er even niet in. Meereizend vervoer is dus handig. Het is rustig, de deuren

staan open en we zien een moderne 4WD op de brug staan. De heren – Robin Gosliga en zijn team, Hielke Groeneveld en Kees van Bruggen, zitten iets verderop in de hal aan de koffie. Dat komt goed uit, er staan twee lege stoelen en er is meer koffie.

Robin Gosliga, een rustige en aimabele noorderling, vertelt "We doen eigenlijk alles, vanaf klassiek tot modern. Auto's, maar ook zoiets als campers of vrachtwagens. Je wilt niet weten hoe het plaatwerk van bijvoorbeeld een buscamper er onder de opbouw uit kan zien na een bepaalde leeftijd. Vanaf het begin van de jaren zeventig hebben we informatie over de exacte punten die roestgevoelig zijn en ook de punten waar we de roestbescherming moeten spuiten." Hij laat ons de Dinitrol schema's zien van een paar auto's. Daarop staat een dwarsdoorsnede van een auto en daarop met verschillende lijntjes aangegeven waar de Dinitrol ingespoten moet worden. Een open cirkeltje aan het einde van het lijntje betekent dat daar een afloopgaatje zit, een kruisje in dat cirkeltje betekent dat er een gat geboord moet worden.



Op de brug worden eerst waar nodig de panelen verwijderd.



## VOORWERK

Intussen is de koffiepauze voorbij, Hielke en Kees gaan weer aan het werk, en wij krijgen een rondleiding door het bedrijf. We komen aan bij de ruimte die we als eerste zagen toen we aankwamen. Er staan twee bruggen en de hal heeft flinke hoogte. Dat is ongetwijfeld voor groot vervoer en campers, die soms ook flink de hoogte in kunnen groeien. "Dat klopt", vertelt Gosliga. De bruggen zijn zwaar belastbaar, zodat ook campers en groot vervoer geen probleem zijn. Robin Gosliga vertelt verder: "Hier worden de auto's eerst neergezet. Daar worden ze helemaal schoongemaakt en worden de beschermplaten en -kappen, wielen en dergelijke gedemonteerd. Ook wordt de auto ont-

aan van eventuele losse roest. Bodem, wielkasten en chassisbalken worden van alle verontreiniging ontdaan. Dan moet de hele boel drogen, dat duurt zo'n 24 uur. Maar voordat dit zo ver is wordt de auto eerst onderworpen aan een grondige inspectie. Met een endoscoop worden holle ruimtes, dorpels en de binnenkant van de deuren geïnspecteerd. Ook het plaatwerk ontkomt niet aan een grondige analyse. Soms is het namelijk gewoon te laat, of is het plaatwerk al doorgeroest en is eerst laswerk nodig. Dat kunnen we niet hier. Dus moet de eigenaar van de auto dat eerst regelen voordat de auto voor de toekomst beschermd kan worden." Terwijl we weer door de hoofdhal rondlopen

verschijnt er met een bescheiden dosis gebulder een vuurrode brandweerwagen. Ik besef opeens dat dit voor het eerst is dat ik een nieuwe brandweerauto zie, afgezien natuurlijk van het modelletje waarmee ik in mijn prille jeugd-jaren speelde. De cabine zit nog in de folie, dat is best apart. "Ja," vertelt Gosliga "dit doen we ook. De fabrikant geeft garantie op het chassis, maar de opbouw komt van een ander bedrijf en daarop geeft de fabrikant geen garantie. Tenzij we dus de opbouw eerst behandelen voordat de eerste brandjes kunnen worden geblust." Terwijl we verder gaan met de rondleiding besef ik de veelzijdigheid aan auto's die wordt behandeld. Veel restauratiebedrijven weten ook al jaren het anti-roestcenter in





Zo door de jaren heen heeft zich aardig wat oppervlakeroest verzameld. De losse roest wordt eerst verwijderd.



Zit er veel roest, dan wordt deze eerst behandeld met een oplosmiddel



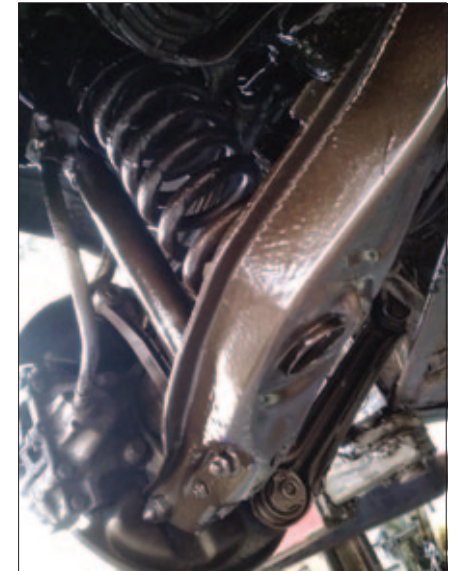
Waarna de losse roest wordt verwijderd met de hogedrukspuit



Daarbij wordt geen holle ruimte vergeten



Met de endoscoop worden de holle ruimtes geïnspecteerd



De onderkant en wielkasten worden na de Dinitrol ML behandeld met Dinitrol Sealant



Na het reinigen van de auto wordt deze weer op zijn wielen gezet en in een droge hal gereden waar hij 48 uur moet drogen



Na het drogen kan de uiteindelijke behandeling beginnen. De holle ruimtes worden eerst gevuld met Dinitrol ML



En dan ziet het er allemaal toch een heel stuk beter uit



Job done! Het team van Gosliga Antiroest Center met van links naar rechts Robin Gosliga, Hielke Groeneveld en Kees van Bruggen

Leeuwarden te vinden. “Daarom hebben we in al die jaren al een enorme hoeveelheid ervaring opgebouwd in de meest uiteenlopende vormen van vervoer, ook waar het klassiekers betreft” vertelt Robin Gosliga. Er zijn nog maar weinig autotypen vanaf de jaren zeventig die nog geheimen hebben voor de mensen van het anti-roestcenter.

### ROEST RUST

Dan komen we in de ruimte waar de uiteindelijke behandeling plaats gaat vinden. Het ziet er zwart van de overgebleven Dinitrol. Dat terwijl de verneveling bij het spuiten een heel stuk kleiner is dan bijvoorbeeld bij het spuiten van een nieuwe laklaag. Er wordt dus maar weinig

materiaal verknoeid. De auto gaat hier nogmaals op de brug en daar wordt Dinitrol ML aangebracht op alle roestgevoelige en door roest aangetaste delen. Gosliga vertelt verder “Tussen lasnaden, plaatverbindingen en kitranden zal roest door Dinitrol ML moeten worden gestopt. Roest is poreus en neemt daardoor veel van het ML op, zodat het soms nodig is de ML in verschillende spuitrondes aan te brengen totdat een soort van verzadiging optreedt. Pas dan kan worden overgegaan tot het aanbrengen van de bescherm laag.”

### BESCHERMING

Voor die bescherm laag wordt in gesloten holle ruimtes Dinitrol 1000 gebruikt. “Na de behan-

deling hebben condens en zuurstof geen kans meer het metaal nog te bereiken”, vertelt Robin Gosliga. “De aangebrachte bescherming volstaat jaren.”

De onderkant en wielkasten worden nogmaals gespoten, maar nu met Dinitrol Sealant. Dat is een taai elastische laag die de onderkant beschermt tegen zaken als opspattende steentjes, water en ander wegvuil, waardoor anders de ML laag zou beschadigen. Het spul is zo sterk dat het jarenlang goed blijft.

### HISTORIE

Gosliga & zn. is een heus familiebedrijf, zoals velen in Nederland waarop het grootste deel van de Nederlandse economie draait. Vanuit

zijn garagebedrijf en tankstation nam vader Pier Gosliga de lokale Dinitrol-vestiging in Leeuwarden over. Dat groeide al snel uit tot een bedrijf met meer werknemers, dus werd een ander pand nodig. Dat stond er in 1992, op het industrieterrein Leeuwarden-West en pal op de plek waar de gemeente nu juist een weg wilde aanleggen. De nieuwbouw werd zo na acht jaar alweer gesloopt om een paar meter verder, langs de nieuw aan te leggen straat, opnieuw opgebouwd te worden. Groter en beter, want ook het anti-roestcenter groeide nog steeds door. En zo was iedereen blij. De lokale politiek, want de weg kwam er, Gosliga, want de weg kwam er (meer verkeer is meer klandizie, vooral voor de aanpalende Gosliga

autowasstraat) en met hulp van de gemeente stond het nieuwe pand er al snel. Inmiddels zit Gosliga ook alweer meer dan twee decennia in deze hal en lopen de zaken gestaag door.

Na het hele beschermingsproces wordt de auto voordat hij wordt opgehaald nog eens keurig schoongemaakt en gepoetst. De SLK staat er mooi bij, de onderkant ziet er met de lichtbruine kleur strak en gelijk uit. “Het kan nog wel een beetje ruiken en roken”, waarschuwt het team. “De Dinitrol 1000 lekt ook vaak nog wat na.” Dat blijkt na een rit van ruim tweehonderd kilometer naar de thuisbasis inderdaad het geval. Hier en daar druipet het

wat vette spul uit verschillende hoeken. Dat is echter makkelijk met een doek weg te vegen. Ook het interieur ruikt nog wat na de behandeling, maar dat trekt na verloop van tijd weg. De 3,2 liter SLK is nu in ieder geval weer beschermd tegen het vochtige Nederlandse klimaat. En de roest die er al zat? Die roest rust.

Met dank aan: Robin Gosliga en zijn team. Gosliga & zn. 058-213.0850, www.gosliga.com.