



**OVERRASKENDE:** Etter drøyt fem år på veien ser en Volvo XC60 slik ut under. (Foto: PRIVAT)

# Nye biler ruster som aldri før

Publisert: Søndag 3. april 2016 kl 08:00

Med stadig mer salting på norske vinterveier ruster bilene våre som aldri før. Nå roper understellsbehandlere et varsku for nye biler.

av **Knut Arne Marcussen**

**Dinside** – Nye biler ruster mer nå enn tidligere. Og det ser ut til at det bare blir verre fordi understellsbehandlingen bilene får fra fabrikken virker å være for dårlig, sier Halvor Sagmoen. Han innehar av Solør Antirust og har 17 års erfaring med understellsbehandling av biler.

**Les mer: [Slik beskytter du bilen din mot rust!](http://www.dinside.no/933339/slik-beskytter-du-bilen-din-mot-rust!)**  
**[\(<http://www.dinside.no/933339/slik-beskytter-du-bilen-mot-rust>\)](http://www.dinside.no/933339/slik-beskytter-du-bilen-mot-rust)**

– Fullforsinkingen eller galvanisering som enkelte biler kommer med er også for tynn og dårlig for vårt klima. Selv Volvo, som vi har hatt gode erfaringer med tidligere, begynner nå å ruste tidligere enn de gjorde før, hevder rusteksperten.

*Er det noen biler som etter din erfaring er spesielt utsatt for rust?*

– Ja, fra Volkswagen erfarer vi at både Passat, Golf, Tiguan, Touran og Transporter har problemer med rust. I noen tilfeller får kundene dekket dette på garantien, men det er ikke alltid reparasjonen fjerner rusten helt, sier Sagmoen.

Han peker på at såkalt sinkslipp (kantrust) er en gjenganger for VW-modellene. Selv har Sagmoen en 2008-modell Passat hvor panseret har blitt byttet tre ganger på grunn av dette.

–Det er en kjensgjerning at Norge er blant de mest utsatte områdene i verden, forteller Anita Svanes, informasjonssjef hos den norske VW-importøren. Hun stiller seg uforstående til at VW skal ha et større problem enn andre merker.

-Vi har god kontakt med fagmiljøene i bransjen og etter det vi er kjent med er våre modeller blant de aller beste på markedet i så måte. Vi kan også nevne at antall rust og lakkskader for våre modeller generelt har hatt en jevn nedgang de senere år.

**Les også: [Her sjekker du bilen din for rust](http://www.dinside.no/870544/her-sjekker-du-bilen-din-for-rust)**

**[\(<http://www.dinside.no/870544/her-sjekker-du-bilen-for-rust>\)](http://www.dinside.no/870544/her-sjekker-du-bilen-for-rust)**

Og Sagmoen fra Solør Antirust er enig i at Volkswagen langt fra er det eneste bilmerket med rustproblemer. BMW har hatt problemer, det samme gjelder Mazda, inntil de begynte å understellsbehandle bilene i Norge for noen år tilbake, forteller han.

*Hva kan bileiere gjøre for å motvirke rust på bilene sine?*

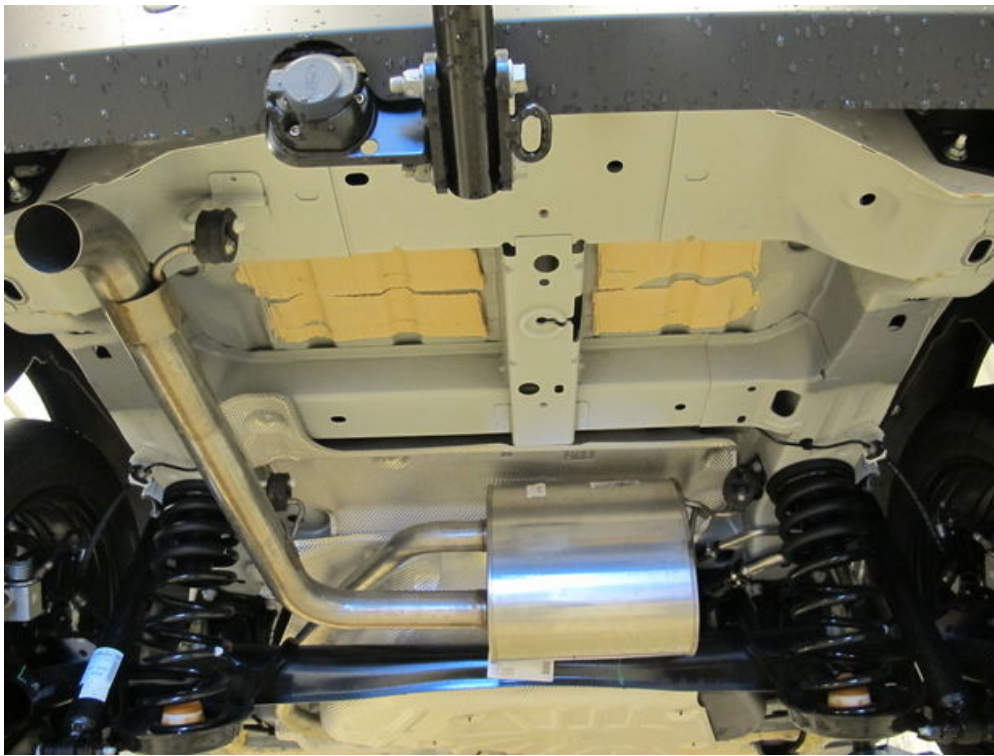
- Det er viktig å vaske bilene jevnlig gjennom vinteren. Da er det også viktig å huske å spyle de ordenlig under og forsøke å få bort alt salt. Det gjelder også rundt bremsene. Mange av bilene er fylt opp med plastdeksler under, så hjelper det ikke å kjøre bilen i vaskehallen med underspyling.

Salt og skitt legger seg på innsiden av dekslet og tærer på stålet. For å få gjort dette grundig bør bilene inn på et verksted for å få demontert deksler og få vasket bilene dem under og undersøke om det er kommet til noe rust, sier rusteksperten.



**UFORSTÅENDE:** Anita Svanes fra VW-importøren stiller seg uforstående til at deres merke skal være en versting.

(Foto: VW)



**BLANK** Slik kan en helt ny bil se ut under. Her er det ikke mye beskyttelse mot rust. (Foto: PRIVAT)

---

## **Veisaltet er den store synderen!**

– Sist vinter ble det brukt rundt 368.000 tonn med veisalt på alle norske veier, og det er en tredobling på de siste 20 år. Gjennom et prosjekt kalt SaltSMART skulle Statens vegvesen redusere saltbruken, men i stedet har det bare økt, sier Lars Erik Bønå som leder interesseorganisasjonen Stopp Veisaltingen.

**Sett denne? [Slik vasker du bilen i kulda](http://www.dinside.no/935402/hvordan-vaske-bil-om-vinteren)**  
**[\(<http://www.dinside.no/935402/hvordan-vaske-bil-om-vinteren>\)](http://www.dinside.no/935402/hvordan-vaske-bil-om-vinteren)**

Han viser til at en svensk undersøkelse har avdekket at saltet forårsaker skader for 5000 kr pr bil pr år. Og han mener saltet gir mer enn bare rustskader på karosseriet. – Det kan ødelegge blant annet drivstofftankene og påfyllingsrørene til dem og bunnpannene på motorene, blant annet, hevder den tidligere SINTEF-forskeren med sivilingeniør-bakgrunn.

– Men det er mer omfattende enn som så. For selv om bilene blir tryggere og tryggere med alskens elektroniske sikkerhetssystemer, så kan mange av disse også ødelegges av veisaltet. Det er fordi mange av systemene fungerer gjennom bremsene, sånn som ESP og ABS, og de vil ikke fungere når vi ser saltet ødelegger bremsene, sier Bønå.





**SKREKK-EKSEMPEL:** En tre år gammel Mitsubishi Outlander ser slik ut under.  
(Foto: PRIVAT)

---

## Fører til bremsefeil

– Om du ser på statistikk fra EU-kontroller, så er feil på bremsesystemet det mest utbredte. Rusten tar knekken på bremserør, bremsekiver og ødelegger bremsekalipere, slik at bremsene kan henge seg opp. Virkelig farlig kan det bli når lastereguleringsventilen på lastebiler, som regulerer hvor mye bremsekraft bakhjulene skal ha i forhold til hvor mye last det er, også blir defekt av saltet. Det fører til enten for lite eller for mye brems på bakhjulene, noe som kan føre til skrens på lastebilen på glatt føre, påpeker motstanderen av veisalt.

Han mener også Vegvesenet selv sitter på gamle rapporter som sier at gripeeviden for vinterdekk reduseres med 40 prosent etter å ha kjørt på saltede veier.

**Les også:** [Slik gjør du bilen din vårklar!](http://www.dinside.no/928442/slik-gjor-du-bilen-vaarklar) (<http://www.dinside.no/928442/slik-gjor-du-bilen-vaarklar>)



**UNDER PLASTEN:** Fjerner du innerskjermene av plast kan det fort se slik ut. Dette er en seks år gammel VW Passat. (Foto: PRIVAT)

---

## Det finnes ikke noe alternativ, svarer Vegvesenet

– I løpet av vinteren 2014-2015 ble det benyttet 238 992 tonn salt på norske riks- og fylkesveier. Til sammenligning ble det brukt i overkant av 800 000 tonn sand i samme periode. Det har vært en økning i bruk av salt de siste årene, men dette varierer mye fra år til år og været bestemmer mye av bruken.

Men det brukes også mer salt fordi det har vært en utvidelse i det salta veinettet, det har blitt mer flerfeltsveier og kravet til standard har økt, sier Kai Rune Lysbakken, sjefingeniør i Trafikksikkerhet-, Miljø- og Teknologiavdelingen i Veidirektoratet. De jobber med forskning og utvikling blant annet innen vinterdrift.

– Til sammenligning så brukte de i Tyskland 16 tonn pr. km pr sesong på det de kaller «highways», altså tofelts motorvei, i snitt de siste fem år. I Norge brukte vi vinteren 2012-2013 18 tonn pr. km på alt av veier som gikk under strategi «bar vei».

Når det gjelder rapporten Bøno viser til om redusert gripeevne for vinterdekk, så kjenner vi oss ikke igjen i det han sier. Vi forholder oss til den samlede konklusjonen i rapporten, og den sier at det ikke kan påvises noen endring av grep for vinterdekk som har kjørt på saltede veier, sier Lysbakken.

*Er det noe alternativ til å bruke salt på veiene?*

– Her avhenger svaret litt av hva man egentlig spør etter. Om man spør om det finnes alternative kjemikalier til salt eller om man spør om det finnes det alternativer uten bruk av kjemikalier, eksempelvis bare benytte mekanisk vinterdrift det vil sand, høvling og brøyting. På spørsmålet om man kan erstatte salt med sand så er det slik at salt og sand har ulike virkemåte, og er i liten grad overlappende med hensyn til bruksområder.

Sand vil ha ganske god effekt og være tilstrekkelig på veier med relativt lav trafikk, i områder og perioder med stabilt kaldt klima. Sanden har begrenset effekt både med hensyn til økt veggrep og varighet på rim og tynne ishinner, men også på våt is. På veier med høy trafikk vil strøsand lett bli blåst bort slik at varigheten av et strøtiltak blir svært kort.

Fastsand, der man blander sand og varmt vann, er ikke en metode som utvider bruksområde til sand generelt, men det er en godt alternativ til bruk av ordinær tørr sand i områder med kaldt stabilt klima ved at det gir bedre veggrep og varighet sammenlignet med tørr sand. Salt har generell god effekt ved milde temperaturer, men fungerer dårligere ved lave temperaturer.

Trafikken bidrar også til bedre effekt av saltet ved at den knuser, fordeler saltet og bidrar til opptørking av vegbanen. Salt, i tillegg til brøyting, vil derfor brukes på veier med relativt høy trafikk, i områder og i perioder med vekslende

Der en må bruke kjemikalier, så finnes i utgangspunktet ulike kjemikalier som kan benyttes i vinterdriften på samme måte som salt. Det finnes andre kloridsalter og det finnes det vi kaller organiske salter slik som acetater og formiater. Førstnevnte har mange av de samme egenskapene som salt og de samme utfordringene. Organiske salter vil dessverre gjennomgående ha dårligere effekt. De har lavere smeltekapasitet, gir lavere frysepunktnedsettelse, og da må vi bruke større mengder som igjen vil kunne gi skader på miljøet.

Per i dag finnes det ingen klare alternative kjemikalier til salt (natriumklorid). Generelt har salt god effekt ved milde temperaturer og fungerer bra selv på veier med mye trafikk i motsetning til sand som fungerer dårlig under slike forhold, forklarer Lysbakken. Vi driver kontinuerlig med forskning og utvikling på dette området, også i samarbeid med de andre nordiske landene, sier sjefingeniøren.



**SJEKK EKSTRA NØYE:** Biler bygget på ramme er ekstra utsatt for rust. De bør sjekkes grundig! (Foto: PRIVAT)

---

## Saltet er kommet for å bli

– Salt og metall er i utgangspunktet ikke en god kombinasjon, men salt er en anerkjent metode som er kommet for å bli. Samtidig så ser vi på andre alternativer ettersom vi forsker og prøver oss fram til nye metoder i tett samarbeid med blant annet de andre nordiske landene. For eksempel så er en metode å blande inn sukker i saltet. En annen er når vi prøver ut nye brøytemetoder, sier sjefingeniør Kurt Haarberg i avdelingen veiforvaltning og utvikling i Veidirektoratet.

### Han påpeker at det pr. i dag ikke er noe fullgodt alternativ til salt.

– Utfordringen med andre kjemikalier er å få det til å bli liggende på veibanen. Saltet benyttes før og etter snøvær, og det reduserer frysepunktet slik at vi sikrer bekjempelsen av snø på veibanen, forklarer Haarberg.

Liker 21 363 personer liker dette. [Registrer deg](#) for å se hva dine venner liker.

---

Redaktør **Dinside**: **Jan Thoresen (konst.)**

Ansvarlig redaktør: John Arne Markussen

Utgiverselskap: **DB Medialab AS**

**Kontakt redaksjonen her**