

UNIKT KROCKTEST

**Rost hotar
säkerheten**



AVGASSYSTEM

**Spara tusen-
lappar på bytet**

Vi Bilägare

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

NR 6 ■ 17 APRIL ■ 2018 ■ 59 KRONOR ■ 69 NOK ■ 6,90 EUR

WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

SJUSITSARE

TEST

Ford S-Max, Renault Espace, Volkswagen Tiguan

Särtryck ur Vi Bilägare nr 6 o 7 2018



PROVKÖRD Ford Mustang

DESSUTOM Begbil: BMW 3-serie **Prov: VW Polo GTI** Här tillverkas regskyltarna **Långtest: Volvo XC40** Resa: Land Cruiser på Fraser Island



TIDSAM 4174-06

RETURVECKA 19

SÄKERHETEN ROSTAR BORT



Rost på fel ställe kan betyda livsfara. Det visar det allra första krocktestet med rostiga bilar. Vi Bilägare var på plats.

TEXT & FOTO: FREDRIK DIITS VIKSTRÖM

Ten seconds." Utropet från kontrollrummet ekar i den annars knäpptysta byggnaden i Thatcham, väster om London.

Golvet är utrymt och det tiotal tekniker och testingenjörer som arbetat flera dagar med förberedelserna – mäta referenspunkter, koppla in utrustning, placera dockor på precis rätt millimeter, ställa in framvagnen så att bilen går spikrakt – spänner blickarna på sina monitorer.

Ett sirenliknande tjut bryter tystnaden. Sedan går allt fort.

Längst bort på den 85 meter långa testbanan börjar en bil att röra sig. En vajer i golvet drar den framåt. Snart är hastigheten 64 km/tim och igenom det vita labbet

går ett olycksbådande sus.

Bilen är en begagnad Mazda 6, årsmodell 2004, köpt av en handlare utanför Stockholm för 11 000 kr.

Tittar man på bilen underifrån ser man kraftiga rostangrepp på de balkar som ska ta emot mycket av den våldsamma energi som uppstår vid en krock. Den här rosten har passerat besiktningens nålsöga: bilen är godkänd för trafik.

Hur rost påverkar krockskyddet är okänt. Det finns misstankar om att bilens struktur skulle kunna försvagas – men inga bevis.

Kanske kan provet vid Thatcham Research, en av sju anläggningar som utför Euro NCAP:s krocktest, ge svar.

– Tidigare har man utgått ifrån att en

rostig metallprofil borde ha sämre egenskaper än en icke rostig, men det finns inga officiella tester som visar vad som händer med krocksäkerheten i en bil. Det här testet är unikt, säger Anders Ydenius som är trafiksäkerhetsforskare på Folksam och ansvarig för provet.

Tanken är att jämföra resultatet med krocktestet som gjordes 2003, när modellen var ny. Ytterligare en begagnad Mazda 6, årsmodell 2003, har transporterats hit från Sverige för att krockas från sidan.

Men en sak i taget.

Den blå Mazdan forsar fram 18 meter per sekund. Ögat hinner nästan inte med. Vajern släpper precis innan barriären.

PANG! 🚗

TESTET AVSLÖJAR: ÖKAD DÖDSRISK

Kraftig rost i bärande balkar slår ut delar av krockskyddet. I provet med rostiga Mazda 6 riskerade föraren att få hjärnskador och benbrott. Betyget sänks – från fyra av fem krockteststjärnor – till en svag trea.

TEXT & FOTO: FREDRIK DIITS VIKSTRÖM

Så fort gasen från krockkuddarna har skingrats kan analysen börja: hur har den rostiga bilen hållit hop?

Testingenjörerna granskar vraket och alla mätningar från dockorna – bara i föraren finns 247 sensorer.

– Jag hade inte velat köra den här bilen, säger Ben Townsend, testchef vid Thatcham, efter en första titt:

– Jag har inte sett all data ännu men jag skulle bli förvånad om det inte handlar om livshotande skador.

Inför testet undersöktes bilen av Vi Bil-ägares rotskyddsexpert Thomas Widström.

– Tvärbalken bakom vänster framhjul var i stort sett bortrostad. Det var rosthål i tröskeln och ordentlig gravrost på den inre krockbalken. Kraftiga angrepp. Ändå var bilen besiktigad och godkänd, säger han.

Bilen valdes ut av Folksam, som ansvarar för testet, för att belysa vad kraftig rost på bärande balkar kan leda till.

– Vi ville hitta en så rostig bil som möjligt som är laglig att köra i trafik och inte är lagad, säger Anders Ydenius på Folksam.

När Mazda 6 var ny fick den fyra av fem



Den Mazda 6 som kördes i frontalkrockprovet hade kraftiga angrepp undertill. Tvärbalken bakom vänster framhjul var nästan helt bortrostad.

stjärnor i krocktestbetyg. Viss deformation av förarens fotutrymme var en anmärkning.

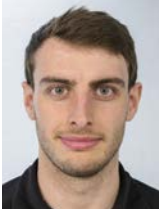
Testingenjören Tom Leggett konstaterar snabbt att krocken med den rostiga bilen orsakat större inträngning i kupén.

– Deformationen är mycket större jämfört med det ursprungliga testet. Något på bilen har gett vika, säger han.

Bland annat har vindrute Stolpen, till skillnad från det ursprungliga provet 2003, veckats på två ställen.

– A-stolpen har kollapsat. Det betyder att en kraftväg har misslyckats och att energin måste ta vägen någon annanstans, säger Tom Leggett.

Efter ett dragprov som visar hur mycket kraft som behövs för att öppna dörrarna



Tom Leggett.

inspekteras fotutrymmet på förarsidan. Vinkeln som krockdockans vänsterfot hamnat i ser allt annat än skön ut.

– Om det vore en människa skulle fotleden vara bruten, säger testchef Ben Townsend och fortsätter:

– När fotutrymmet trycks ihop så här blir allt oförutsägbart. Med lite mer kraft skulle dockan kunna bli väldigt mycket mer skadad.

Dockan saknar sensorer i fötterna, därför finns ingen mätning på hur allvarlig skadan skulle kunna vara. Bilen får i stället poängavdrag i efterhand.

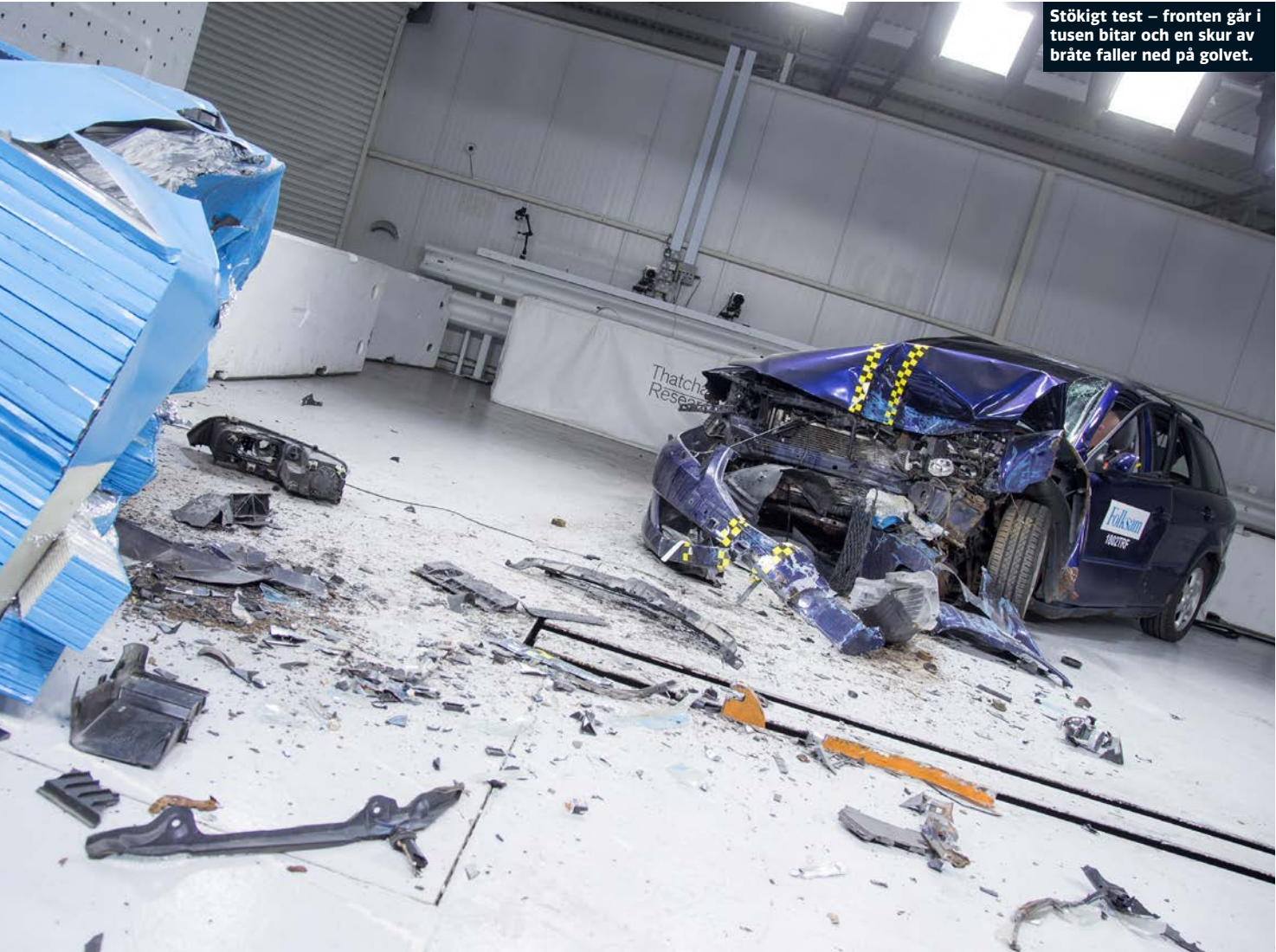
UNDERSÖKNINGEN FORTSÄTTER med bilen upphissad på lyft. Mest iögonfallande är att den inre vänstra sidobalken, en grundläggande del av krockskyddet, har separerat från golvet och vikt sig på fyra ställen. Balken har pressat golvet 15 cm uppåt, flyttat förarstolens infästningar och tippat stolen framåt och utåt.

Den här vridningen gjorde att förardockans huvud träffade utkanten av krockkud-den och slog igenom in i rattkanten.

– Huvudet är allra viktigast att skydda. Man vill hålla föraren i en rak linje så att huvudet leds in i mitten av krockkudden och rakt tillbaka in i nackstödet, säger Ben Townsend.

Så blev inte fallet den här gången. Efter smällen i ratten slungades huvudet bakåt – in i dörrstolpen. Detta hände inte i ursprungsprovet 2003. Sidogardinen hade kunnat dämpa stöten men löste inte ut. Islaget uppmättes till 144 g.

>>>



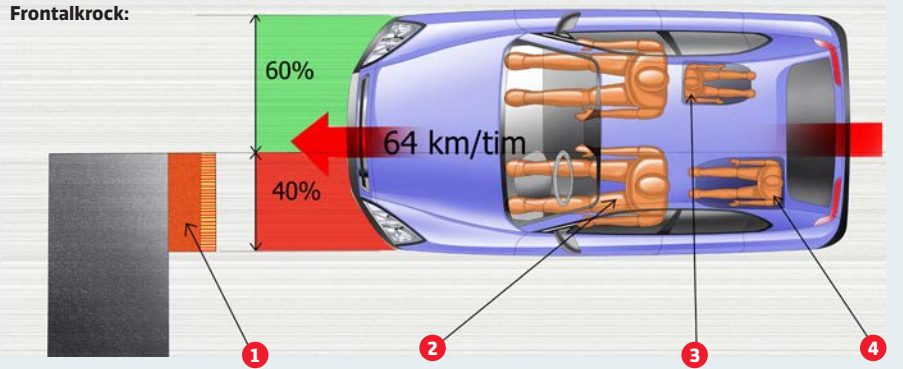
Stökigt test – fronten går i tusen bitar och en skur av bråte faller ned på golvet.



1. A! Vägg bakom pedalerna har tryckts in samtidigt som golvet pressats upp. Fotleden hade brutits på en människa, menar Ben Townsend, testchef på krocktestlabbet Thatcham. **2.** Vindrutestolpen har veckats vid två ställen och strukturen börjar ge vika. Hade hastigheten varit några km/tim högre hade bilen kunnat kollapsa fullständigt, enligt Thatcham. **3.** Att golvet lossnat från tröskeln, så pass att flera fingrar går in i glipan, är ytterligare ett symptom på att rosten orsakat okontrollerad deformation av kupén.



FAKTA SÅ HÄR GÅR EURO NCAP:S KROCKTEST TILL



► Frontalkrock: Testet utförs i 64 km/tim och simulerar en krock med en annan bil i samma viktklass. Bilen dras fram med vajer och träffar, med 40 procent av fronten, ett deformerbart aluminiumblock med bikupestruktur (1), fäst på ett 70 ton tungt betongfundament. Fram sitter två vuxna krockdockor (2) och i två bilbarnstolar i baksätet sitter dockor som efterliknar barn på 18 månader (3) och tre år (4).

► Sidokrock: Testet utförs med en stillastående bil som blir påkörd från sidan, i linje med förarens höft (5), av en 950 kilo tung släde (6) med ett deformerbart aluminiumblock längst fram. Hastigheten är 50 km/tim. Fram i bilen sitter en vuxen krockdocka och i baksätet två barndockor (18 månader och tre år).

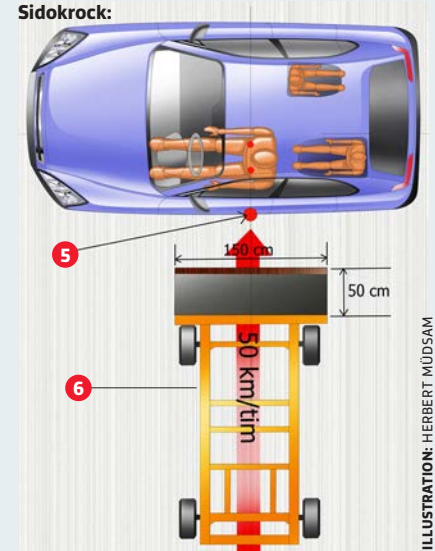


ILLUSTRATION: HERBERT MÜDSAM

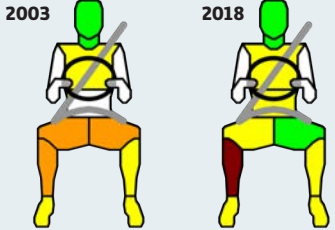
FAKTA STJÄRNFALL FÖR ROSTIG MAZDA 6

► Provet med två begagnade Mazda 6 gjordes på samma sätt som när modellen var ny. De rostiga bilarna testades i frontal- och sidokrock (max 16 poäng i vardera moment) men inte i stolpkrock (max 2 poäng). Resultatet visar att betyget sänks från fyra till tre stjärnor.

Vuxen-skydd	Krocktest 2003 med ny bil	Krocktest 2018 med rostig bil
Frontalkrock	11	7
Sidokrock	13	9
Stolpkrock	2	2*
Totalpoäng	26	18
Stjärnor	★★★★	★★★

*Testet genomfördes inte med rostig bil, poängen från 2003 års test består.

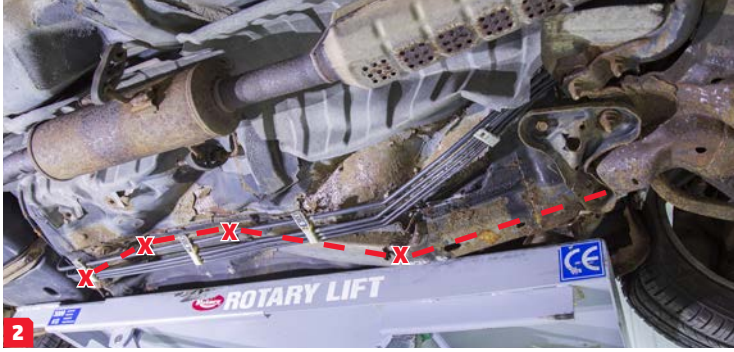
Frontalkrock förare:



Sidokrock förare:



Färgbetyg: ■ Bra ■ Tillräckligt ■ Marginellt ■ Svagt ■ Dåligt



1. Anders Kullgren på Folksam och Vi Bilägares rostskyddsexpert Thomas Widström granskar vraket efter frontalkrocken. 2. Den inre sidobalken på vänster sida har fått sig en rejäl törn. Balken har bockats på fyra ställen, markerat med kryss på bilden, och som en följd har golvet höjts med ungefär 15 cm. 3. Det tillknycklade golvet fick förarstolen att tippa framåt och mot dörrstolpen, vilket i sin tur påverkade krockdockans rörelse (se faktarutan här nedanför).

»I det ögonblicket vägde huvudet 144 gånger mer än normalt.«

– Som jämförelse löser en katapultstol i ett stridsflygplan ut med ungefär 10 g. 144 g är väldigt mycket. I det ögonblicket vägde huvudet 144 gånger mer än normalt, säger testingenjör Tom Leggett.

Att avgöra vad ett visst antal g-krafter har för effekt är svårt, menar Steen Fridriksson, chef för neurointensiven på Sahlgrenska i Göteborg.

– Men man kan lugnt säga att 144 g är allvarligt och kan leda till de alla värsta typerna av skallskador, säger han.

– Det räcker för att få en allvarlig hjärnskada, säger Per Enblad, professor i neurokirurgi vid Akademiska i Uppsala.

Man skulle kunna tro att detta påverkar krocktestbetyget men Euro NCAP tar inte hänsyn till huvudets retrurrörelse.

– Vi måste kunna göra en kontrollerad bedömning. Returrörelsen är så oförutsägbar att vi inte kan räkna med den i poängen, säger testingenjör Tom Leggett.

Anders Ydenius på Folksam påpekar att krockdockan inte är gjord för att mäta huvudets återstuds.

– Vi kan inte vara säkra på att en människokropp hade betett sig likadant i samma situation, säger han.

EFTER YTTERLIGARE TVÅ DAGAR av förberedelser sker sidokrocktestet. Bilen som blir påkörd är en annan begagnad Mazda 6, årsmodell 2003, också väldigt rostig men besiktigad och godkänd. Inköpt för blott 4 000 kr av en handlare i Eskilstuna.



Ben Townsend.

Sidogardinen löste ut men inträngningen blev större jämfört med provet 2003. Mest alarmerande var att förarens bröstkorg blev inträckt 3,7 cm.

– Det är allvarligt. Förmodligen brutna revben, konstaterar Tom Leggett.

Sammantaget får de rostiga bilarna 18 av 37 poäng i vuxenskydd, jämfört med 26 poäng när modellen var ny. Betyget sänks därmed från fyra till tre stjärnor. Eftersom gränsen till två stjärnor går vid 16 poäng är betyget att betrakta som en svag trea.

Stjärnfallet betyder, enligt Folksam, att risken för död eller svåra skador ökar med ungefär 20 procent.

– Om bilen är kraftigt rostig i energiupp-

tagande balkar påverkas sannolikt krocksäkerheten och skillnaden kan vara så stor att man bör ta hänsyn till den, säger Anders Ydenius.

Bilar med mycket yttre rost bör, enligt Folksam, undersökas undertill och upptäcks kraftig rost i balkar bör man undvika köp.

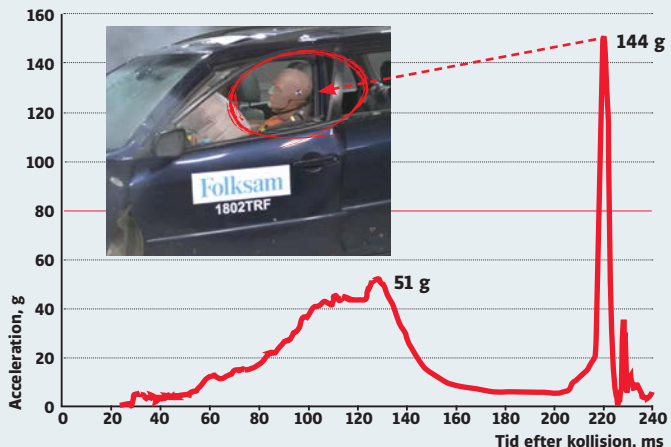
Vid köp av nyare bil hänvisar Folksam till Vi Bilägares rostskyddsbetyg.

– Vår rekommendation är att man tar del av betygen. Det finns ingen annan som systematiskt bedömer sannolikheten för rostproblem längre fram, säger Anders Ydenius.

Bilar med lite eller ingen rost, som fått betyg 1–2, bör rostskyddas för att upprätthålla säkerhetsnivån, menar Folksam. ☹

FAKTA BAKHUVUDET SLOG I DÖRRSTOLPEN MED 144 G

► Kurvan visar de krafter som förardockans huvud utsattes för vid frontalkrocken. Den första puckeln markerar att huvudet går igenom krockkudden och träffar ratten. Därefter flyger huvudet bakåt och slår i B-stolpen med 144 g. Sådan kraft kan orsaka allvarliga hjärnskador, enligt experter på området. Euro NCAP räknar inte med denna retrurrörelse i krocktestbetyget – mer om detta i nästa nummer.



>>>

ViB:s rostskyddsexpert: "Skadorna hade kunnat stoppats i tid"

De två Mazda 6-bilar som användes vid krockbanan i Thatcham inspekterades av Vi Bilägares rostskyddsexpert Thomas Widström både före och efter testet. Han dömde ut båda bilarna som omöjliga att åtgärda redan före smällarna.

TEXT: BOO WENNERBERG

Thomas Widström, i egenskap av chef för Rostskyddsmetoder AB i Stockholm, tar inte på sig ansvaret att döma ut bilar från trafik-säkerhetssynpunkt, men de här exemplaren hade han definitivt nobbat om kunderna sökt hjälp för en rostskyddsbehandling.

– Vi avstår när bilar ser ut på det här sättet, från oss finns det i det här läget ingen hjälp att få. Om de här bilarna istället behandlats redan från början är jag övertygad om att konsekvenserna inte blivit så här allvarliga. Skadorna hade kunnat stoppats i tid.

Vi Bilägare inspekterade Mazda 6 som nybil redan 2002. I rostregistret står att läsa, "Karossen är visserligen galvad till 90 procent, men därutöver finns ingen kompletterande behandling. Skärmkanterna är en gammal konstruktion som samlar lort och fukt. Slitskyddet under täcker halvdant och det går att finna plåtar ovanpå varandra utan något skyddslager. Fram sitter en liten stänklapp som skyddar en bit av tröskellådan, men något vax står inte att finna inuti trösklarna. Rostskyddsbetyget, en klen tvåa!"

Vi Bilägare hade Mazda 6 som långtestbil när den lanserades och det dröjde bara ett par år innan vi hade rosthål vid skärmkanterna rakt igenom karossen. Det här kan i första hand klassas som ett kosmetiskt problem, men värre var att rosten också

hade tagit strupgrepp på fram- och bakaxel, länkar, bärarmar och krockbalk.

Thomas Widström var inte överdrivet överraskad av de båda Mazdabilarnas kondition inför krocktestet.

– Motorvaggan som är en del av krockskyddet var i erbarmligt dåligt skick. Längsgående balkar och tvärbalkarna under bilen såg med blotta ögat inte så farliga ut, men det är lätt att låta lura sig. Ibland sitter PVC-plasten kvar på underredet, men när man knackar med hammare finnas det ingen plåt där bakom.

MAZDA 6, EN populär mellanklassare under de senaste 15 åren, får i de här fallen klä skott för bristande trafiksäkerhet på grund av rost. Det hade lika gärna kunnat vara andra bilmodeller som Vi Bilägare varnar för i de prognoser som görs när bilarna granskas som nya. Mazda 6 har med åren fått bättre betyg (tre i vår femgradiga skala) tack vare en importbehandling för den svenska marknaden från och med 2012.

I Bilprovningens statistik från 2012 om rostskador i bärande konstruktion på tio år gamla bilar nämndes inte Mazda 6 bland de värsta exemplaren. Här handlade det om bilar som Kia Magnentis – var tionde bil underkänd – Hyundai Sonata, Nissan Almera, Subaru Impreza och Ford Ka. ☹



Vi Bilägares rostskyddsexpert Thomas Widström undersöker en av Mazda-bilarna inför krocktestet.

>>>

Rostiga rutiner

Som försäljningsargument är säkerhet svårslaget. En bil med tre färskastjärnor i Euro NCAP får en markant tuffare start i livet än motsvarande med fem och konsumentens kunskap kring krocksäkerhet ökar för varje år. Till viss del kan vi tacka bilindustrin själv för denna utveckling. Framstegen marknadsförs hårt och de modeller som lyckas mindre bra hamnar i bilhallarnas mindre belysta hörn.

En nyligen utförd undersökning visar dock att säkerhetsbetyget i värsta fall kan vara en färskvara, samt att besiktningsorganen riskerar att missa skador som i vissa fall kan betyda skillnad

mellan liv och död. Nyligen utförda tester gjorda av engelska Thatcham i samarbete med svenska Folksam styrker Vi Bilägares teori; att rost utgör en säkerhetsrisk, men också att varningssignalerna riskerar att missas i den obligatoriska besiktningen.

SOM VANLIGT ÄR INTE allt svart eller vitt. Krocktesterna har utförts på två bilmodeller, där den ena klarade sig markant bättre än den andra, vilket tyder på att korrosionens placering är av stor betydelse för skyddet. Båda modellerna har dock godkänts för trafik vid kontrollbesiktning, vilket lämnar ägarna att tro att allt är frid och fröjd.

En betydande del av problemet ligger i de uråldriga rutiner som används vid besiktning av fordon, samt att förutsättningarna att upptäcka skador på bilens konstruktion ändrats. I jakten på låga utsläpp kapslas stora delar av underredet in av plastsköldar, något som gör det omöjligt att upptäcka eventuella säkerhetsrisker i tid såvida inte viss demontering utförs.

Transportstyrelsen, som står bakom regelverket, har fått upp ögonen för problemet men brottas samtidigt med krav på att kontrollerna inte får ta för lång tid eller kosta för mycket pengar. En ekvation som måhända är svårlöst, men förhoppningsvis inte omöjlig.

Niklas Carle

NIKLAS CARLE
CHEFREDAKTÖR
niklas.carle@vibilagare.se



›

Godkända trots angrepp



En svårt angripen tröskellåda, men ändå godkänd i trafik.

Båda de Mazda 6 som krockades vid testbanan i Thatcham var godkända för trafik, enligt kontroller utförda av besiktningsföretagen Opus och Carspect. Företagens ansvariga har tagit del av vårt bildmaterial, men vill inte på rak arm medge att det blivit fel i bedömningarna.

TEXT: BOO WENNERBERG

Tord Fornander, vd hos Opus Bilprovning, anser att det är besvärligt att kommentera det enskilda fallet, det vill säga med den Mazda 6 Touring som senare utsattes för frontalkollisionen.

– Jag vill inte uttala mig om vi gjort rätt eller fel innan vi har fått se bilen live efter kollisionen. Vi har dock noterat att bilen har skador på sidobalk, yttre båda sidor och tvärbalk fram båda sidor och det har vi upplyst kunden om. Men som jag ser det har vår besiktningstekniker inte haft stöd för att underkänna bilen enligt regelverket.

I det andra fallet, den bil som utsattes för

sidokollisionen, finns en notering om rost i sidobalk, vänster yttre, vid besiktningen 2016. Vid besiktningen 2017 är det endast ett rostskadat fjädersäte, vänster bak, som noteras i protokollet.

– I det här fallet har man upplyst kunden muntligt samt visat rostskadan på sidobalk och tvärbalk, men missat att få med en notering i protokollet säger Salar Yalda, regionchef hos Carspect.

Carspect anser också att de följt Transportstyrelsens beräkningar av rostskada på balkprofil samt plåtyta och därför inte underkänt bilen. Just den här Mazdan har varit avställd under en längre tid, och nu är det drygt ett år sedan den senast kontrollbesiktigades.

– Mycket kan förändras under tiden. Vad jag kan se av er bild av yttre sidobalken skulle det troligtvis bli underkänt vid en kontrollbesiktning i dagsläget, säger Salar Yalda.

Tord Fornander välkomnar en skärpning av regelverket.

– Reglera är stenåldersmässiga. Vi vill absolut se att bedömningarna av rostskador blir tuffare. ☹

Hårdare bedömning

► Nya direktiv från Transportstyrelsen är på gång. Från och med 20 maj har besiktningsföretagen uppdaterade föreskrifter att utgå ifrån där rostskador ska bedömas hårdare.

De gränsvärden som bedömningsgrunderna bygger på i dag är kvarlevor från 1970-talet.

Regelverket har inte hängtt med fordorens utveckling, bland annat avseende krocksäkerheten.

Transportstyrelsen som står för regelverket vill inte kommentera de nya direktiven innan de satts på pränt.

– Eftersom föreskrifterna ska börja tillämpas från 20 maj kan vi inte säga att det vi redan föreslagit är tillräckligt eller inte, säger Patrik Sveder hos Transportstyrelsen. Får vi indikationer över att något inte är okej eller att något avviker från förväntat tillstånd, så kommer vi också att agera.

Enligt vad Vi Bilägare erfar kommer graden och storleken av rostangrepp att skärpas, från nuvarande 50 procent på balkprofilens tvärsnitt till 25 procent och skador/rosthåll på plåtyta från 50 cm till 25 cm i längsled. Här är målsättningen att deformationszonerna ska hållas intakta och att varje punktsvets ska behålla sina krockegenskaper.

En ny skrivning är också särdeles intressant, den att besiktningsteknikern ska använda sitt kontrollverktyg, läs rosthammaren, så fort rostangrepp misstänks och inte som förr ”när rost konstaterats”.

Däremot kommer inte besiktningsteknikerna att få tillgång till nya kontrollverktyg, exempelvis fiberteknik eller laser, för att upptäcka dolda skador. Inte heller ges det tydliga direktiv på att plastskydd ska demonteras för en heltäckande kontroll. All denna hantering är för kostsam, både i tid och pengar. Genomsnittstiden för en besiktning i dag är cirka 20 minuter.

I REALITETEN ÄR det stor tidsdifferens mellan olika typer av bilar och årsmodeller, en gammal diesel-Merca kan ta närmare en timme att gå igenom medan en treårs-kontroll i allmänhet klaras av på under 20 minuter. Men det viktigaste är att alla kontrollpunkter ska utföras och då ska det också ta den tid det tar.

Det enda som är officiellt så här långt är att gasbilar med dolda tankar, oftast dolda av plastskydd, ska undersökas och godkännas av auktoriserade gasfirmor före besiktning. Utan intyg, inget godkännande från besiktningsföretagen. ☹

TEXT: BOO WENNERBERG

Oberoende test ger bäst besked

Bilägare med huvudbry om rostrisker kan vända sig till bilprovningsanläggningarnas opartiska tester eller varför inte kolla in Vi Bilägares rostregister, en världsunik granskning av nya bilar rotskydd.

TEXT: BOO WENNERBERG

Det är näst intill omöjligt för bilägarna själva att avgöra hur trafikfarlig rosten är, men det finns hjälp att få. Bilprovningsanläggningarna runt om i landet har oftast extratjänster att erbjuda utöver de vanliga kontrollbesiktningarna. Här finns tester med olika stor omfattning, allt ifrån mindre kontroller för under 500 kronor till noggranna diagnoser som kostar drygt 1 500 kronor.

I det som benämns diagnoser görs kontroller som normalt sett inte ingår i en kontrollbesiktning. Här jämförs fordonen med andra av samma märke, årsmodell och milital. Skador och brister dokumenteras i separata protokoll. Däremot ges aldrig några prisuppgifter på bilarnas värden.

Rostregistret: vibilagare.se/rost

BILPROVNINGEN OCH Besikta har de mest omfattande testerna, men tester går också att beställa hos andra auktoriserade besiktningsföretag som Opus, Carspect, Dekra, Fordonsprovarna i Väst och Ystad Bilprovning.

De plastkåpor som numer till stor del täcker bilarnas underreden, och där dold rost kan upptäckas, demonteras sällan av tidsskäl.

– Vi kontrollerar det vi ser och kommer åt, säger Morgan Johansson hos Besikta Bilprovning. Sedan gör vi en notering om vi kan konstatera rostangrepp.

Plastkåpor demonteras ytterst sällan, vare sig av serviceverkstäder eller av bilprovningsanläggningarna. De enda aktörerna som regelmässigt demonterar och kontrollerar är rotskyddsfirmorna – i samband med beställda behandlingar – och Vi Bilägare för basfakta till rotskyddsprognoserna.

Rosttester, för cirka 500 kronor, går också att beställa hos de rotskyddsfirmor som arbetar med fiberoptik. Rostskyddsfirmorna utfärdar dock inga intyg om skick och trafiksäkerhet.

Vi Bilägares rostregister, där prognoser ges om rotskyddets verkan, går att finna på hemsidan, www.vibilagare.se. ☹

I nästa nummer:

- 459 bilar rostgranskade
- Krocktest säger inte allt



Äntligen testkrasch

Vi Bilägare har i årtal varnat för den trafiksäkerhetsfarliga rosten, men något vetenskapligt belägg för våra antaganden har vi inte kunnat lägga fram – förrän nu – tack vare krocktestet, beställt av Folksam och Villaägarnas Riksförbund.

TEXT: BOO WENNERBERG

Vi Bilägare har i omgångar besökt krocktestanläggningen i Thatcham, England. Normalt används anläggningen av bilindustrin för att genomföra tester med sprillans nya bilar, men inte vid de här tillfällena.

Krocktester med begagnade bilar har biltillverkarna inte haft något intresse av att delta i. Däremot har det varit, och är, livsviktigt för varje tillverkare att visa att deras nya bilar ska stå emot krockvåld på bästa möjliga sätt (läs 5 stjärnor), enligt Euro NCAP:s normer.

Den undersökning som Folksam genomfört och analyserat bör ge många en tankeställare. Tillverkarna följer de kriterier som gäller. Miniminivån är att ligga över gränsen för godkännande, fem stjärnor i krocktestet som nybil och i allmänhet tolvårig korrosionshårdighet gällande karossen.

När det gäller rost byggs bilarna i de allra flesta fall för att klara sig utan rostperforering av karossen i tolv år, vissa har längre garantitid, andra kortare. Här är det viktigt

att poängtera att rostgarantin, i bästa fall, enbart täcker upp för den kosmetiska rosten om ”angreppet kommer inifrån”. Den trafiksäkerhetsmässiga rostfaran pratas det sällan om.

Och det är här som värdet av det genomförda krocktestet blir som störst. Med tiden rostar krockstjärnorna bort. De kunder som köpt begagnade bilar där biltillverkarna inte prioriterat bättre rotskydd från början har 20 procents sämre möjlighet att överleva vid krascher, enligt Folksams uträkningar från Mazda-testet.

DET ÄR NAIVT ATT TRO att bilar inte rostar i vårt saltindränkta klimat. Redan efter ett par tre år upptäcker vi angrepp av varierande slag på var och varannan bil, inte ens de modeller Vi Bilägare gett högsta betyg går helt säkra. Problemet för bilägaren är att rostangreppen växer i det tysta och inte sällan till en början är omöjliga att upptäcka med blotta ögat. Än värre har det blivit med de plastsköldar som numera täcker

bilarnas underreden och sällan eller aldrig skruvas av, vare sig hos verkstäder eller bilbesiktning.

Under plastskydden kan det finnas otäckheter – angripna rambalkar, gas-tankar, bromsrör, infästningar till stolar, bilbälten och fjäderfästen. Kosmetisk rost syns tidigt, de trafiksäkerhetsmässiga angreppen i hålrummen är besvärligare att finna. Bilprovningstationerna varnar förstås, men har ett gammalt regelverk att följa där rostskadade bilar i många fall släpps igenom. Förhoppningsvis kan direktiven från Transportstyrelsen skärpas efter 20 maj som följd av Folksams rapport.

DET ÄR OERHÖRT GLÄDJANDE att vi äntligen fått ett antal krocktester genomförda för att belysa rostangreppens påverkan för trafiksäkerheten. Vi Bilägare har efterlyst undersökningar av det här slaget, och det blev till slut verkligen tack vare att Folksam nappade på idén. Med benägen hjälp och övertalningsförmåga från Villaägarnas Riksförbunds chefsjurist Ulf Stenberg – som följer upp processer med undermåliga produkter, allt ifrån mögelhus till felkonstruerade bilar – gick det till slut att lösa den finansiella biten.

Nu är det bara att hoppas att det går att genomföra fler krocktester för att ytterligare påvisa rostfaran. ☹

Den farligaste rosten ser inte du.



Meningen här ovan har vi upprepat i över 40 år. Den gäller i ännu högre grad nu, sedan biltillverkarna mer eller mindre täcker hela bilens underrede med plastkåpor. De sänker säkert bränsleförbrukning lite grann, men döljer också hur rostangrepp kan sprida ut sig under plasten. Kombinationen dåliga rostskydd, plastkåpor och verkningslösa rostgarantier sätter oss bilägare i en utsatt position.

Lyckligtvis uppmärksammas problemet allt mer i media och kanske har du sett eller läst om rostskyddsproblematiken nyligen. Med det här utskicket och särtrycket från Vi Bilägare vill jag understryka hur viktigt det är att försäkra sig om ett bra rostskydd – och att kolla upp sin bil i tid, även ganska nya bilar.

På det här uppslaget kan du läsa mer ingående om rostproblematiken och hur vi går tillväga för att lösa den.

Thomas Widström
Thomas Widström

DEN ALLVARLIGASTE ROSTEN SYNS INTE UTANPÅ.

Rost som smyger inuti balkar, dörrar och trösklar är viktigast att ha under kontroll. När rosten syns är det ofta för sent.

Om du är rädd om din bil – särskilt med tanke på trafiksäkerhet och andrahandsvärde – ska du låta undersöka den hos någon som vet var rostfällorna finns och hur de säkrast kan upptäckas.

Vi vet. Med hjälp av fiberoptik kan vi se under skalet och in i alla skrymslen. Fiberoptikens öga är ca 10 millimeter i diameter och kan föras in i befintliga dräneringshål. Det är kopplat till en videokamera som i sin tur är kopplad till en TV. Tillsammans med våra tekniker kan du själv se på skärmen hur rosten påverkat din bil.



Insidan av en bärande balk sedd med fiberoptik. Här har rosten gått för långt. Bilen är fem år gammal, av ett vanligt europeiskt märke och har inga allvarliga synliga rostskador.

BOKA TID INNAN ROSTEN FÅR FÄSTE!

Det är inte lönt att rostskydda en bil där rosten hunnit gå på djupet. Helt avgörande är därför att behandla och skydda mot rost innan den får fäste. Tyvärr har en del bilfabrikanter slutat med rostskyddsbehandling i hållrummen medan andra behandlar för sparsamt.

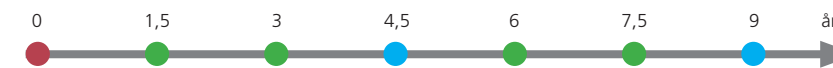
Även om din bil har ett medelgott rostskydd rekommenderar Korrosionsinstitutet en kompletterande behandling efter 4–5 år.

Vår undersökning med fiberoptik och videokamera visar om vi kan behandla eller om det är för sent. Vi kan även konstatera hur originalbehandlingen är utförd.

Ring oss på 08-10 60 35 och boka ett rosttest som du själv kan vara med under och se med egna ögon.

PLAN FÖR LÅNGSIKTIG ROSTSKYDDSBEHANDLING.

Planerar du att behålla och köra din bil trafiksäkert under många år, helst med bra andrahandsvärde? Då rekommenderar vi vår långsiktiga rostskyddsplan – även om bilen har några år på nacken.



Komplett behandling

Det här är vår mest omfattande behandling och behöver bara göras en gång på din bil. Se de olika stegen till höger.

1,5-årsuppföljning

Viktigt för din bils långsiktiga rostskydd. Görs var 18:e månad efter de mer omfattande behandlingarna.

Mellanbehandling

Utförs fyra till fem år efter komplett behandling för ett fullgott rostskydd på lång sikt.

EN KOMPLETT BEHANDLING, STEG FÖR STEG.

- 1 Vi börjar med att skydda innerklädsel och mattor med papp och plast.
- 2 Vi lyfter bilen, tar av hjulen och maskerar känsliga delar under bilen.
- 3 Alla innerskärmar och plastsköldar demonteras.
- 4 Chassit tvättas med tvättmedel och hett vatten under högt tryck.
- 5 Bilen får torka i vår unika anläggning. Bilen måste bli helt torr!
- 6 Vi kontrollerar om bilen har rostskador som kan behövas repareras.
- 7 Detaljbehandlingen påbörjas. Vi använder tre olika medel, alla tillverkade i Sverige för svenska förhållanden.
- 8 Först behandlar vi med ett penetrerande medel som kryper in i skarvar och fogar för den ytliga rosten.
- 9 Ett vaxbaserat medel läggs på i 60–70 hållrum.
- 10 Ett tjockt slitskydd läggs över hela underredet.
- 11 Utvändigt tvätt och slutkontroll av behandlingen.

I bildsviten intill ser du några av momenten i vår behandling.



DÄRFÖR KAN VI GE GARANTI.

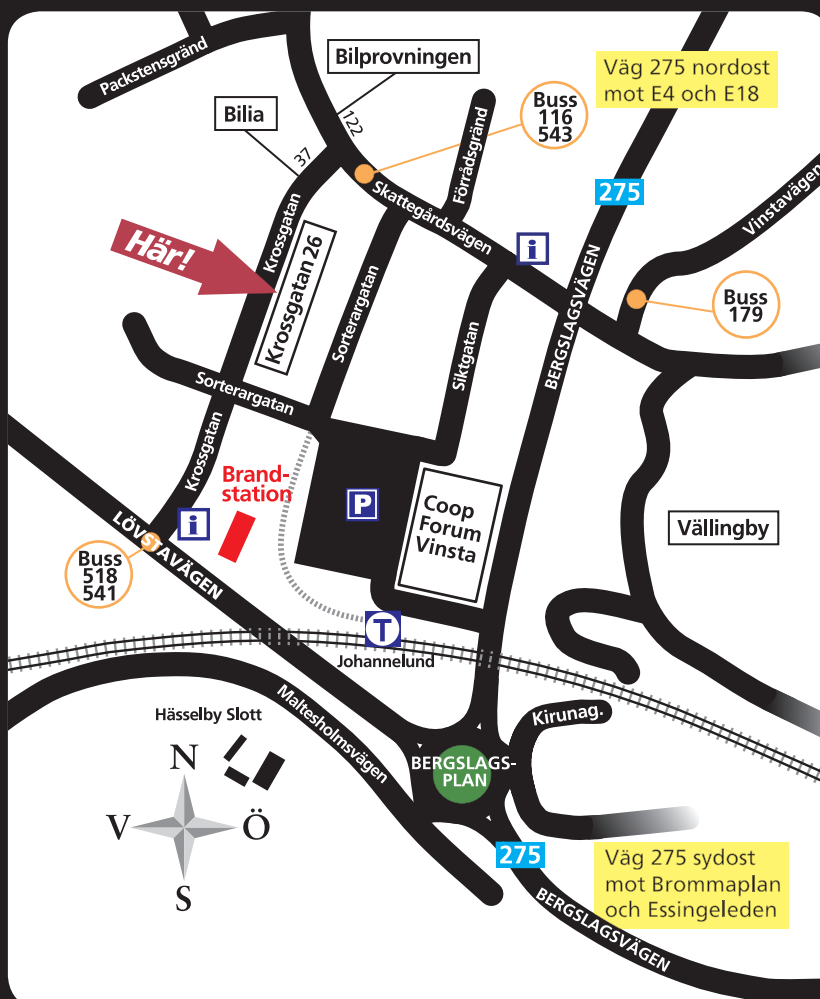
Rostskyddsmetoder konkurrerar med kvalitet och kundvård – inte i första hand med pris. Vi är så säkra på kvaliteten att vi garanterar att behandlingen håller i minst två år. Garantin innebär att vi åtgärdar eventuella brister utan kostnad. Skulle garantin falla ut, står vi för nästa årliga uppföljning. Varje rostskyddad bil får ett garantibevis.

Kvaliteten garanteras bl.a. genom att cirka 10 % av alla behandlingar kontrolleras av Bilprovningen, som vi har ett särskilt avtal med. Bilprovningens kontrollanter kommer till oss utan förvarning och gör sina egna stickprov bland färdigbehandlade fordon.



Kontakta oss!

Ring 08-10 60 35 eller gå in på vår hemsida www.rotskyddsmetoder.se så berättar vi om varför det är viktigt att kolla hur rostig din bil är. Även om den är nästan ny. Du är alltid välkommen med frågor.



Bussar

- 116 mot Västingby/Spånga
- 543 mot Västingby/Jakobsberg
- 179 mot Västingby/Sollentuna
- 518 mot Västingby/Kista
- 541 mot Västingby/Jakobsberg

T-bana

- Johannelund, gröna linjen



Rostskydd sedan 1977

☎ 08-10 60 35

Krossgatan 26 (Vinsta) • 162 50 Västingby

www.rotskyddsmetoder.se