



Vi Bilägares rostskyddsexpert Thomas Widström letar rost i Volvo XC90 med hjälp av fiberoptik.

Volvo XC90 rostar

När Vi Bilägare testade nya Volvo XC90 2015 anmärkte vi på det svaga rostskyddet. Volvo slog ifrån sig kritiken, men efter tre år kan vi konstatera att vi hade rätt – XC90 rostar.

TEXT: ANDERS HELGESSON



Med hjälp av en my-mätare kontrollerar Thomas Widström lackens och förzinkningens tjocklek ända ned till den rena plåten. 14 my är tunt. En fabrikslackad bilplåt, och då pratar vi om regnskyddet, har normalt en tjocklek på 105–130 my.

Genom åren har Volvo haft ett av marknadens bättre rostskydd, Volvo har i regel fått en fyra på vår femgradiga rostskyddsskala. Galvaniserad kaross i kombination med fosfatering, elektrodopp-lack, ytterligare lacklager, limtätningar av känsliga skarvar, vaxbehandlingar och fysiska slitskydd för underredet har varit knepet för att hålla rosten stängd. När vi testade Volvo XC90 våren 2015 var det därför med förvåning vi

såg obehandlade ytor, oskyddade skarvar, tätningar som hamnade vid sidan om skarvar och slarvigt utförda svetspunkter. Till det ska läggas att Volvo på XC90 och övriga bilar baserade på SPA-plattformen avsevärt har minskat mängden skyddande vax. På XC90 är det endast dörrbottnarna som har behandlats med vax, en åtgärd Volvo själva menar är något av överkurs då man enligt egen utsägo har ”marknadens bästa limfyllnad”.



1

1. Rost har börjat etablera sig runt bakaxlens hjälpram. Notera att lackeringen bitvis har nöts bort, inom en inte avlägsen framtid riskerar rostangreppet att bli besvärande omfattande.



2

2. Delar av bakaxelns hjälpram och infästningspunkten för kompositbladfjädrarna har blivit rostangripen. Svetsfogarna har tunn lack och sitter utsatt. Notera att rosten gärna vandrar runt skarpa vreck, det är där lacken är som tunnast.



Bilden är tagen med fiberoptisk kamera inne i motorvaggans balkar. Bilden visar tydliga rostblåsor. De raka strecken i bildens övre vänstra hörn är sannolikt barr som har virvlat in i vaggan och förkolnat. Vaggan är av stålplåt, flera konkurrenter använder aluminium. Godset i vaggan är så pass grovt att det kommer att ta många år innan rostangreppen blir så omfattande att de får allvarliga strukturella konsekvenser.

FAKTA DET SA VI DÅ

► Rostskyddsprognos från testet av Volvo XC90 nr 8/2015:

”Framskärmar, motorhuv, delar av framvagnsförankringar av aluminium. Dörrar och baklucka av plåt. Dörrinsidorna är behandlade och har väl tätade skarvar. Bakluckan saknar invändig behandling. Filtinnerskärmar bak, plast fram. Tätning vindrutestolpe/skärm av plast. Smala täckskivor av plast under bilen ger bra slitskydd. Dörrtrösklarna är obehandlade, detaljer baktill under bilen saknar invändig behandling. Baserat på vår traditionella bedömning ger vi bilen betyget tre (godkänt), framtiden får visa om Volvos materialval fungerar.”

Rostskyddsbetyg XC90 2015: 3 av 5.

Rostskyddsbetyg XC90 2004: 4 av 5.

Det som vi uppfattade för-sämrade rostskyddet jämfört med Volvos tidigare modeller gav nya XC90 en trea i rostskyddsbetyg. Volvo avfärdade våra invändningar och påtalande av problempunkter. Man menade att kombinationen av ytbeläggningar, elektrodoppad-lack, limning/tätning av skarvar samt slitageskydd i plast var fullt tillräckligt för ett robust och långlivat rostskydd. Efter knappt tre års tjänst och 5 500 mil på det svenska

vägnätet har vi återigen stiftat bekantskap med Volvo XC90. Och låter återigen rostskyddsexpert Thomas Widström titta närmare på bilen. – Jag ser att hjulhusets fästpunkter till innerskärmar har blivit rostangripna och det finns även rostpåverkade bakvagnsdelar. Att det finns så pass omfattande rostangrepp så här tidigt i bilens livscykel är ett tydligt tecken på bristfällig rostskyddsbehandling. Den här typen har rostangrepp ser vi

inte hos klasskonkurrenterna, konstaterar Thomas och fortsätter. – Jag gick in med fiberoptik i dörrtrösklarna, en del av bilens säkerhetsbur där man använder sig av höghållfast stål och den nya aluminium och kiselbehandling Volvo menar ger ett fullgott rostskydd. Det syns inga rostangrepp, men samtidigt är knappt tre år lite för kort tid för att verkligen kunna säga något om hur hållbart rostskyddet verkligen är.

– Oavsett hur tillverkaren har valt att behandla den här delen av karossen behöver ytorna i princip stå under vatten för att det ska bli synliga rostangrepp på så kort tid. Av det jag har sett i dag är XC90 är en typisk trea och det finns ingen anledning att justera rostskyddsbetyget vare sig uppåt eller nedåt. ☹

På nästa sida: >>> Volvo svarar



3. Här har innerskärmen av filtmaterial legat direkt mot plåten och fungerat som ett vätvarmt omslag. På tidigare Volvogenerationer konstruerades innerskärmarna med hårdplastskoningar vid infästningspunkten och runt hjulhuskanten. Där innerskärm mötte plåt fanns inget absorberande material. En betydligt bättre lösning än dagens helfiltinnerskärmar menar Vi Bilägares rostskyddsexpert Thomas Widström.



4. "Piggen" i mitten av bilden är infästningen till filtinnerskärmen. Den brunrå strängen är pvc-lim som tätar och skyddar en plåtskarv. Filtinnerskärmen har legat mot plåten och gett rost. Rosten i sin tur gör att lacken flagnar och att tätningen släpper och öppnar upp för att vatten letar sig in mellan fog och skarv. Tidigare när vi sett den här typen av skador har grundfärgen tenderat att lossna vilket ytterligare påskyndar rostprocessen.

Volvo: Inga strukturella problem ens på mycket lång sikt

I samband med att Vi Bilägare sänkte rostskyddsbetyget för Volvo XC90 2015 flaggade vi för de potentiella rostfällor vi nu ser på den knappt tre år gamla bilen. Vi har skickat bilderna till Volvo för kommentar.

TEXT: ANDERS HELGESSON

Rent generellt har Volvo Cars väldigt gott rostskydd på samtliga bilar, säger Annika Bjerstaf, pressansvarig Volvo Cars.

– Vår statistik visar att vi har minimala uttag av vår tolvåriga rostskyddsgaranti. Genom åren har vi haft marginella problem med rost. Volvo har lång erfarenhet av hur vårt rostskydd fungerar genom våra accelererade korrosionstester och kontinuerliga arbete på fältet. Vi bedriver ett långsiktigt utvecklingsarbete som hela tiden syftar till att utveckla våra produkter och göra dem bättre.

– Vår rostskyddsexpert har detaljgranskat Vi Bilägares bilder. Han har konstaterat att de i huvudsak visar rostangrepp på motorvagga och chassikomponenternas infästningspunkter, säger Annika Bjerstaf och fortsätter:

– De chassikomponenter som vi ser på bilderna (1 och 2 på föregående uppslag) är av

elektrodoopp-belagt stål och är tjockgodsdetaljer. Vi har solid erfarenhet av den här behandlingen och materialen från tidigare bilmodeller som S40, V50, S80, V70 med flera. Vi har vidtagit konstruktionsåtgärder så som dränering, undvikande av spalter och så vidare för att hålla rostrisken till ett minimum. Vår rostskyddsexpert menar att den typen av mindre avvikelser som Vi Bilägare visar alltid har förekommit men de ger inga strukturella problem ens på mycket lång sikt.

VI BILÄGARES rostskyddsexpert Thomas Widström är inte lika övertygad.

– Godstjockleken gör att det kommer att dröja innan rostangreppen riskerar att få allvarigare konsekvenser. Men att exempelvis motorvaggan har så är pass omfattande rostangrepp är något jag inte ser hos jämgamla konkurrenter från Audi, BMW och Mercedes. Om

XC90 mot slutet av livscykeln är med om en olycka är så här pass omfattande rostangrepp redan efter två och ett halvt år naturligtvis inte bra.

Att förse hjulhusen med innerskärmar av filtmaterial är ett vanligt och effektivt sätt att dämpa väg- och däckljud, inte minst vid regn. Filtmaterialen tenderar att suga åt sig vatten och binder fukt över längre tid. När de bakre hjulhusens innerskärmar demonterades kunde Thomas Widström konstatera begynnande rostangrepp (bilderna 3 och 4 ovan). Orsaken är kombinationen av tunnlack och att filtmaterialiet ligger direkt an mot plåten. Annika Bjerstaf kommenterar:

– Vår expert ser att det finns en förändring vid infästningspunkten i hjulhuset. Vi ser dock inte några betydande avvikelser jämfört med våra egen provning och bedömer att risken för

kundpåverkan är liten även på lång sikt. Vi har dock en utredning på gång med att förstärka dessa positioner. Det är just genom provning och undersökningar samt rapporter från fältet som en utveckling sker.

– **DET ÄR** glädjande att Volvo erkänner problemet med fuktig filtmatta direkt mot plåt. Rost i hjulhusen har en relativt låg strukturell betydelse, men kan få en avsevärd påverkan på bilens andrahandsvärde, konstaterar Vi Bilägares rostskyddsexpert Thomas Widström och fortsätter.

– En kompletterande rostskyddsbehandling är ett effektivt sätt att minska risken för förvärrade rostangrepp. Den här bilen är behandlingsbar, men för ett fullgott resultat borde den lämnats in tidigare. Det bästa är förstås om bilen är helt rostfri när den behandlas. ☹

»Vi har vidtagit konstruktionsåtgärder så som dränering, undvikande av spalter och så vidare för att hålla rostrisken till ett minimum.«