DIN BIL RUSTER OG GARANTIEN ER TVIVLSOM

Ekstra rustbeskyttelse er nødvendig, hvis bilen skal holde i mange år

Af **JØRLI PETERSEN**

Din fabriksnye bil ruster, uanset om bilen har seks eller 12 års rustgaranti. Men der er forskel på, hvor mange år der går, før bilen må kasseres.

Svenske og nogle tyske bilmærker er bedre rustbeskyttet end andre, Volvo, Saab, Audi og VW er generelt gode til at holde rusten nogenlunde fra dørene, mens andre biler klarer sig mindre godt, og det er især de billige biler, der ruster.

Jan Helbo fra Teknologisk Institut har især de koreanske bilmærker og Suzuki i søgelyset.

»Når bilen skal være billig, skal den også produceres til en lav pris, og så er det oplagt, at man sparer på rustbeskyttelsen,« siger Jan Helbo fra Teknologisk Institut og tilføjer, at man bør give sin bil ekstra rustbeskyttelse, hvis man vil have den i mange år.

Alle biler ruster. Det er kun et spørgsmål om hvor meget og hvor hurtigt – og så ender de her: på kirkegården. Foto: Erik Jepsen

> Når bilen skal være billig, skal den også produceres til en lav pris, og så er det oplagt, at man sparer på rustbeskyttelsen
>
> **Jan Helbo, Teknologisk Institut**

Hvis man kun vil beholde sin bil i tre eller fire år, er der ingen grund til at rustbeskytte bilen. Den opgave kan man overlade til bilens næste ejer.

Rustgaranti på en bil er en garanti der kun er gældende, hvis der er tale om gennemtæring. Der skal altså være hul, før garantien træder i kraft, og rusten skal komme indefra.

Samtidig er de fleste rustgarantier udformet på en sådan måde, at ejeren er forpligtet til at modarbejde rust. Hvis der er tegn på begyndende rust inden for garantiperioden, skal ejeren altså sørge for passende behandling.

Tvivlsom garanti

Mange bilejere har fået en ubehagelig overraskelse, når der har været rust i bilen. Hvis rustangrebet og dermed gennemtæring er kommet udefra, så dækker garantien ikke. De fleste garantiordninger har så mange fortolkninger af rust og årsag til et rustangreb, at rustgarantien som kan virke tvivlsom.

Hvis du vil beholde din fabriksnye bil i mange år, bør man så hurtigt som muligt få ekstra rustbeskyttelse. Det bedste tidspunkt på året er forår og sommer, hvor den højere temperatur holder de rustbeskyttende materialer flydende så længe, at de har god tid til at komme helt ind i sprækker og hjørner.

Der findes mange typer rustbeskyttelse. De mest kendte navne er Dinitrol, Pava, Mercasol Tektrol, Tectyl og Suvo.

B.T. har ikke favoritter eller foretrukne mærker i denne jungle. Det vigtigste er, at arbejdet bliver gjort grundigt og på den rigtige måde, og hvis du får et tilbud om en komplet rustbeskyttelse af din bil, og du kan hente bilen til fyraften, er der noget galt.

En komplet og grundig behandling tager mindst to, og i nogle tilfælde tre dage.

Det er også en god idé at vælge et værksted, som er underlagt kvalitetskontrol. Denne kontrol kan være Teknologisk Institut, der laver uanmeldte kontroller af tilmeldte værksteder. Der gennemføres stikprøvekontrol af behandlede biler. De produkter, der er omfattet af Teknologisk Instituts kvalitetsordning, er Dinitrol, Mercasol, Teltrol og Tectyl. 87 værksteder landet over er med i denne kontrolordning.

En rustbeskyttelse opdeles i grader fra et til seks, med seks som den mest effektive. Bilfabrikkerne rustbeskytter normalt til grad to, og det er godt og rigeligt til mange lande, men ikke til danske forhold, hvor både klima og især salt tager hårdt på alle biler.

En grundig rustbeskyttelse på et dansk værksted er til grad seks. En bilfabrik bruger ca. to til tre liter rustbeskyttelse på en bil, mens der går ti liter til en dansk efterbehandling.

Det svenske Korrosionsinstitutet laver med mellemrum grundige undersøgelse af nordiske biler. På denne side bringer vi de seneste tal for årgang 1998/99 og 2000/2001, og hvis din bil ikke er på listen, er det ikke ensbetydende med, at bilen ikke ruster. Der er bare ikke undersøgt så mange biler, at det statiske materiale er godt nok.

Forbedret fransk

Jan Helbo fra Teknologisk Institut har godt nyt til Renault- og Citroën-ejere. Deres rustbeskyttelse er stærkt forbedret. De klarer sig rigtig godt, oplyser Jan Helbo, mens der heldigvis ikke kører ret mange Mercedes A-klasse. Dobbeltbunden i en A-klasse er kritisk, siger Jan Helbo.

Og B.T. kan tilføje, at amerikanske biler også bør efterbehandles så hurtigt som muligt. En bil som Chrysler PT Cruiser kan være kritisk, og Ford klarer sig heller ikke for godt i den seneste svenske undersøgelse.

En bilfabrik bruger to til tre liter rustbeskyttelse på en bil, mens et dansk værksted bruger ca. ti liter til en grundig efterbehandling som på billedet. Foto: Claus Bjørn Larsen

Så meget ruster din bil

Årgang 1998/99

Audi A4: 0,11
Volvo S-V70: 0,12
Saab 9-5: 0,14
BMW 3-Serie: 0,28
Skoda Octavia: 0,28
VW Golf: 0,30
BMW 5-Serie: 0,31
Mercedes E-klasse: 0,33
Peugeot 206: 0,35
Nissan Primera: 0,36
Volvo S-V40: 0,38
Gennemsnit: 0,38
Fiat Punto: 0,39
Toyota Corolla: 0,41
Opel Astra: 0,44
Renault Megane: 0,50
Mitsubishi Carisma: 0,54
Citroën Xantia: 0,62
Ford Focus: 0,76
Mazda 626: 0,88
Ford Mondeo: 1,10
Hyundai Accent: 2,03

Årgang 2000/2001

Audi A4: 0,00
Citroen C5: 0,00
Renault Laguna: 0,00
Volvo S-V70: 0,04
Saab 9-5: 0,05
Skoda Octavia: 0,08
Opel Astra: 0,08
Toyota Corolla: 0,09
Volvo S-V40: 0,23
Gennemsnit: 0,23
Mitsubishi Carisma: 0,25
Fiat Punto: 0,31
BMW 5-Serie: 0,32
BMW 3-Serie: 0,32
Peugeot 206: 0,33
Ford Mondeo: 0,64
Mercedes E-klasse: 0,68
Ford Focus: 0,88
Hyundai Accent: 1,00

Undersøgelsens materiale er 1.000 biler og 4.300 karrosseridele fra Skandinavien. Den praktiske del af undersøgelsen er foretaget af det svenske Korrisionsinsitutet. Alle biler og dele er gennemgået og vurderet. Den opnåede karakter er en statisk beregning af undersøgelsens resultat. Kun biler i statistisk dækkende antal er med i undersøgelsen.