Bilpleiekongen

SLIK TAKLER DU SALTET

**Veisaltingen er opphav til både myter og misforståelser, men også en god grunn til å vaske bilen din gjennom vinteren – ellers kan det koste deg dyrt. Her får du myteknuserfakta og gode råd!**

Sitter det syv bilinteresserte sammen, kan jeg nesten garantere deg minst 14 sterke meninger om veisalting. En klassiker er: «Det er jo bedre med hvite, fine vinterveier – bare folk lærer seg å kjøre på glatta!»

Jo, sant nok – i alle fall der det kjører 3 biler i døgnet. Snakker vi 30 000, vil en usaltet vei være en kritthvit oppskrift på kaos. Og den pedagogiske utfordringen med å få alle sammen til å «takle forholdene», vil nesten få en ekspedisjon til Mars til å fremstå som en tur i parken …

Så dessverre: Saltet er kommet for å bli. Det eneste du kan gjøre er å takle utfordringen på en fornuftig måte.

Utfordringen bunner i grunnleggende kjemi. Saltet som brukes på veiene er natriumklorid, altså akkurat det samme som du bruker på kjøkkenet. Det er en vannløselig ioneforbindelse, og problemet med den er at den tærer på det meste. Spesielt bart metall, men også lakkbeskyttelsen og selve lakken får gjennomgå dersom saltet får virke på det over tid.

Statens vegvesen bruker salt i forskjellige former: Det er litt salt i strøgrusen de legger ut. Til salting av vei brukes enten befuktet salt (saltkorn tilsatt litt fuktighet for å feste seg til underlaget), eller en 23% saltvannsløsning.

Har du hørt at Vegvesenet bruker «skumle kjemikalier» i saltet? Det trenger du ikke bekymre deg for. Det har vært gjort forsøk med kaliumklorid som erstatning for natriumklorid, men det er ikke gjennomført noen endring i den retning ennå. Som støvdempende tiltak i sentrale strøk, brukes det av og til magnesiumklorid, men heller ikke det er en vesentlig del av den «O store saltdiskusjonen».

Og ja, det kan brukes tilsetningsstoffer som jerncyanid i salt. Men det er ikke for at «saltet skal kline seg ekstra godt til veien», og dermed også til bilen din. Jerncyanid i salt er et antiklumpemiddel, og om det brukes er det i forsvinnende små mengder (også i det du spiser, faktisk: E535 er jerncyanid).

– I det saltet som brukes på veiene nå er ikke jerncyanid et tema. Grunnen til at enkelte opplever større problem med saltskitten bil nå enn tidligere, er trolig heller at vi bruker mer saltvannsløsning. Det erstatter befuktet salt, og bidrar faktisk til at total saltmengde på veiene reduseres, sier Kim Eirik Kongshaug, byggeleder ved Statens Vegvesen.

Statistikken for salting på veiene fram til og med vinteren 2015/16 viser at saltmengden har økt de senere årene, men de to siste vintrene er den altså redusert. Uansett er saltet en utfordring du må ta på alvor om du er glad i bilen din.

**Verdt å tenke på:**

**1: Hold bilens lakkflater glatte og rene** – det gir mindre heft for saltguffa. Polering er en god start, en voks eller coating den beste fortsettelsen, og regelmessig vask gjennom vinteren en meget god investering.

**2: Spyl godt inne i hjulhus og bremser.** Rust på bremser er en av de største merkostnadene som skyldes saltskader.

**3: Bruk bremsene.** Bremseskivene ruster om de ikke blir brukt. En myk og forsiktig kjørestil vinterstid er selvsagt fint, men da bør du legge inn noen kraftige nedbremsinger på barmark innimellom. Problemet er størst på bremseskiver bak, og ekstra aktuelt på elektriske biler.

**4: Styr unna oppvarmede garasjer.** Har du en nedfrosset bil, gjør det ikke så mye at den er full i salt (generelt ingen korrosjon under -2 grader). Kjører du den inn i en oppvarmet garasje, derimot, blir det ille: Da smelter vinterguffa, og tæringen på bilen din blir verre jo høyere temperaturen er.