

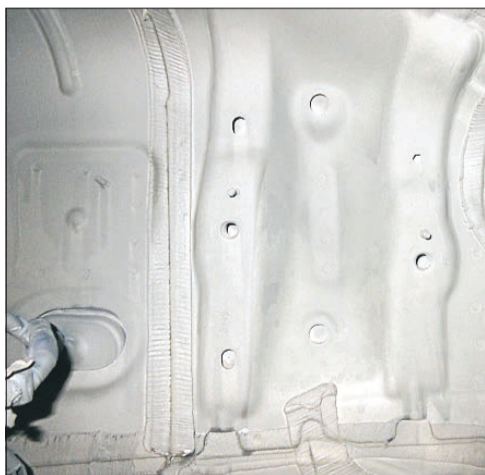
Her ses rusten ved første øjekast.



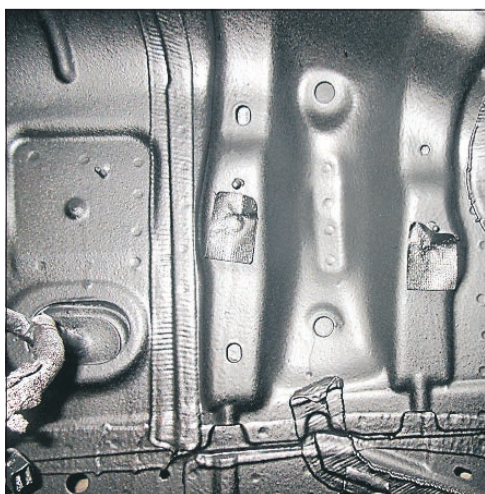
Undervogn blæst med tøris, og nu kan det ses, hvor meget rust der er inde bagved.



Efter anden blæsning til renhedsgrad SA 2,5



Området påføres washprimer og fylder.



Til sidst bliver en stenslagsbeskyttelse påført.

Klaus Jensen tilbyder som en af de få i Danmark tøris til behandling af rust i bilers undervogn. (Fotos: Kasper Jørgensen og Djurs Antirust)



## Tøris fjerner korrosionsproblemer

Mange biler med kun få år på vejene har korrosionsproblemer, der kan resultere i gennemtæring. Derfor får flere importører bilerne behandlet med tøris på Djurs.

Af Kasper Jørgensen

**KULDECHOK** Rustproblemer er almindelig kendt i Danmark grundet vores – i hvert fald for bilerne – udfordrende klima. De færreste kan dog forestille sig, at selv tre år gamle biler kan have korrosionsproblemer, der kan skabe gennemtæring. Men sådan forholder det sig for mange undervogne på de biler, der kører på de danske veje.

Nogle bilimportørerne har dog fundet en hjælpende hånd på Djurs. Ikke langt fra Aarhus Lufthavn i Tirstrup står der nemlig en stor, grøn container i hjørnet af et værksted. Heri gemmer der sig tre millimeter store piller af tøris, som kan fjerne korrosionen og genskabe et miljø, der kan holde gennemtæringen væk. Værkstedet tilhører Djurs Antirust & Servicecenter, hvor indehaver Klaus Jensen har taget en, i Danmark, utraditionel metode i brug.

- Grundet en galvanisk vandring mellem forskellige metaller opstår der på nyere biler korrosion i undervognen. Vi fjerner rusten ved at blæse den væk med tøris og en lille smule sand. Der ved fjernes alt rust, og så kan man påføre beskyttende produkter, der fremover holder rusten væk, forklarer Klaus Jensen.

### Dansk problem

Bilproducenterne kan godt godt lave om på deres produktionsmetoder, så disse rustproblemer ikke opstår. Men da de kun ses i Danmark – grundet det såkaldte

ærtæbælte, hvor rusten trives fantastisk godt – kan en produktionsomlægning være bekostelig. Det betyder, at de danske importører ofte står med disse rustproblemer, der er en udfordring for gennemtæringsgarantien.

- Vi har de sidste fem år fjernet rust på denne måde, hvor vi har udført garantiarbejde for flere importører. Det sker i rigtig mange biler, der typisk er tre år og opefter, forklarer Klaus Jensen, der ikke har lyst til at hænge de enkelte importører og bilfabrikanter ud med navns nævnelser. Problemet er dog generelt for rigtig mange bilproducenter grundet det danske klima, forklarer han.

- Arbejdsredskabet til at fjerne rusten er, ifølge nogle bilproducenter, en roterende stålborste, og det er en forkert måde at fjerne rusten på. Man opnår maksimalt kun at fjerne overfladerusten. Derfor faldt jeg tilfældigvis over muligheden med tøris og kontaktede et specialfirma, der brugte metoden. Og vi har på mange hundrede biler nu vist, at tøris helt klart kan løse rustproblemerne, siger Klaus Jensen.

### 12 bars frysende tryk

Tørisen kommer til Djurs Antirust i pilleform og opbevares i en mindre container i værkstedet. De holder kun 2-4 dage alt efter, hvor varmt der er omkring dem. Djurs Antirust får leveret flere hundrede kilo af gangen. Tørisen hældes de på en blæsemaskine, der sender det iskolde mirakelmiddel mod undervognen med et tryk på op til 12 bar. Det

har den fordel, modsat sandblæsning, at det ikke udvikler varme. Dermed sikrer metoden, at delene ikke deformeres. For at kunne lave denne form for rustbekæmpelse med tøris kræves der et enormt kompressoranlæg. Behandlingsmetoden kræver nemlig masser af luft – og strøm – for at kunne blæse pillerne ud af pistolen.

- Vi fjerner rusten 100 procent, og så har vi et af bilproducenten godkendt Spies Hecker-produkt, der går ned i metallets porer og lukker helt af, forklarer han om produkterne

### Voksende efterspørgsel

Djurs Antirust håndterer i dag 15-20 biler om ugen på denne måde, og de har oplevet massiv efterspørgsel på deres tøris-metode, som ikke ses mange steder i Danmark. De startede med tre lifte, men tager nu et nyt lokale i brug og har samlet otte arbejdsstationer.

- Vi er i dialog med flere bilimportører, og håber, at vi kan blive

deres fortrukne samarbejdspartner, når disse rustproblemer opstår, fortæller Klaus Jensen om firmaet, hvor de i dag er fire ansatte. Ifølge indehaveren vil de snart kunne klare op til 50 biler om ugen.

Djurs Antirust garanterer efter behandlingen, at bilen nu kan leve op til den 12-årige gennemtæringsgaranti. At der ikke er mange konkurrenter på området undrer egentlig på Djursland.

- Jeg tror, at vi er nogle af de eneste, der blæser med tøris, fordi der ikke har været fokus på denne type rustproblemer, og det er ikke ret kendt hos de danske bilister, siger Klaus Jensen.

Mens Motor-magasinet var på besøg kom et nyt vognlæs biler, der alle skulle rustbehandles. Et samarbejde med et autologistikfirma sikrer, "patienterne" hentes rundt om i Danmark og efter at have fået den kolde behandling er de tilbage hos ejere på under en uge. Endda uden fare for, at der i fremtiden opstår korrosion.

## Sådan bruges tøris

- Bilen strippes for inderskærme og dele i det rustramte område.
- Der blæses første gang med tøris, som fjerner skidt og vejsalt.
- På anden blæsning med tøris iblandes sand for at fjerne rusten. Det gøres ned til en renhedsgrad på SA 2,5.
- Derefter opbygges undervognen til igen at kunne modstå vind og vejr. Først med washprimer, der er en fosforprimer. Derefter isoleres det med en fylder og til sidst et beskyttende produkt.
- Der skal være 20 grader i lokalet, og bilen må maksimalt være to grader koldere.
- Behandlingstiden – inklusiv tørretid – er omkring 48 timer. Heraf er der mindst ti timers reelt arbejde på bilen.

## Fra fisker til rustbekæmper

**BAGGRUND** Selv har Klaus Jensen ikke nogen baggrund i autobranchen. Det var faktisk mere et tilfælde, at Klaus Jensen endte der. Drømmen var nemlig at blive fisker på Anholt som sin far. Men efter et par år i fiskerfaget, blev han i stedet udlært smed og driver i

dag også Djurs Smedeservice, hvor han har tyve mand ansat. Ved et tilfælde hørte han om, at Djurs Autolakering var til salg, og han tog ud og tog en snak med ejeren under finanskrisen.

- Min tanke var, at det ikke var så konjunkturfølsomt som

smedebanchen, da folk stadig kører galt, forklarer han.

Efter to måneder som føl hos ejeren overtog han autolakerieret, dog uden selv at stå med sprøjtepistolen i hånden. Nu er autolakerieret, der stadig er på samme matrikel, solgt fra, og fokuset er i stedet rettet på

rustbehandlinger. Den idé opstod mens han stadig ejede autolakerieret og oplevede mange biler med disse rustproblemer. Derfor søgte han flere aftener på nettet efter en løsning, og det blev det tøris, de i dag behandler med på femte år.