

GUIDE · BILPLEIE

Slik holder bilen seg som ny mellom hver behandling

En polering varer i årevis eller i én vinter. Forskjellen er sjelden produktet — den ligger i de ti minuttene mellom bøtta og tørkekluten.

Når en bil er ferdig polert og forseglet, er lakken i den beste tilstanden den kommer til å være i. Alt som skjer etterpå er enten vedlikehold eller slitasje, og det er ikke tiden som avgjør hvilken av dem det blir. Det er metoden.

Det er verdt å si rett ut: nesten alle riper på en godt vedlikeholdt bil er selvpåførte, og de aller fleste av dem skjer under vask og tørk. Ikke av grus på veien, ikke av vær — av en klut, en svamp eller en børste som dro et sandkorn over lakken.

Denne guiden er rutinen mellom behandlingene. Sju punkter, ingen av dem tar mer enn noen minutter ekstra, og til sammen er de forskjellen mellom en bil som ser tre år gammel ut når den er tre, og en som ser tre år gammel ut når den er åtte.

De sju punktene

1. To bøtter, og hvorfor den andre er den viktige

Én bøtte med såpevann og én med rent skyllevann. Vasken går på bilen, tilbake i den rene bøtta først, og deretter tilbake i såpen. Hver gang.

Grunnen er enkel: alt du vasker av bilen havner i vasken. Uten skyllebøtta bærer du det tilbake til lakken ved neste drag, og det du bærer med er ikke bare skitt — det er sand, bremsestøv og små steinpartikler som er hardere enn klarlakken.

Legg et rist i bunnen av den rene bøtta om du gjør dette ofte. Da synker partiklene under risten i stedet for å bli virvlet opp igjen. Det koster lite og er den eneste oppgraderingen i denne guiden som faktisk krever en anskaffelse.

Én bøtte er fortsatt bedre enn en svamp fra selvvasken. Poenget er ikke å gjøre alt riktig — det er å slutte å bære sanden tilbake.



GJØR DETTE

Skyll løs sand av hele bilen med lavt trykk før noe som helst berører lakken. Det er dette trinnet folk hopper over.

2. Tørkingen er der de fleste ripene faktisk lages

Vasken får skylden, men tørkingen tar de fleste ripene. Bilen er våt, gjenværende partikler flyter på overflaten, og så drar du en klut over det hele med håndtrykk bak.

Bruk en stor mikrofiberduk med lang lo, og la den gjøre jobben: legg den på flaten, dra den rolig i én retning uten å trykke, og løft. Aldri sirkler, aldri frem og tilbake. En stor duk som suger er bedre enn en liten som gnir.

Enda bedre: blås eller la det meste renne av først. Kjører du bilen rolig et par hundre meter etter siste skyll, forsvinner mesteparten av vannet fra de store flatene av seg selv, og du tørker en nesten tørr bil i stedet for en våt.

Vask aldri kluten sammen med annet tøy, og aldri med tøymykner. Tøymykner legger seg i fibre og gjør mikrofiberen både mindre sugende og mer skrapende.

✦ GJØR DETTE

Ha to tørkeduker: én til lakken, én til dørkarmer og felger. De to skal aldri bytte plass.

3. De tre tingene du aldri skal bruke

Oppvasksåpe. Den er laget for å bryte ned fett fullstendig, og den skiller ikke mellom fett fra middagen og voksen eller forseglingen på lakken. Én vask med oppvasksåpe tar en betydelig del av beskyttelsen du har betalt for. Bruk pH-nøytralt bilshampo — det er ikke markedsføring, det er hele forskjellen.

Husholdningskluten og kjøkkensvampen. En kjøkkensvamp har en slipeside av en grunn, og selv den myke siden holder på partikler i stedet for å slippe dem. En frottéhåndduk er heller ikke løsningen: løkkene fanger sand og drar den med.

Høytrykk på kort avstand, særlig mot lakkskader, lister og pakninger. Høyt trykk tett innpå kan løfte kanten på en steinsprutskade og presse vann inn under lakken, og det kan drive vann forbi vindusgummi og inn i dørkort. Hold minst tretti centimeter avstand, og gå aldri rett på en skade.

✦ GJØR DETTE

Perler ikke vannet lenger etter en vask, er beskyttelsen borte — sjekk hvilken såpe du brukte sist før du bestiller ny behandling.

4. Vinteren: saltet er ikke bare stygt

Veisalt er hygroskopisk: det trekker til seg fuktighet fra luften og holder på den. En saltet bil som står i en kald garasje er derfor våt lenger enn en usaltet bil som står ute, og det er den varigheten som betyr noe for rust.

De stedene det samler seg er ikke de du ser: hjulbuene innvendig, undersiden av dørene, terskler, bakluke nederst, og bak støtfangerne. Det er der overflatebehandlingen er tynnast fra fabrikk og der en skade fra en steinsprut allerede sitter.

Skyll understellet og hjulbuene med rent vann jevnlig gjennom vinteren, også når bilen ser ren ut på siden. Én skylling hver annen uke er nok, og den trenger ikke være noen full vask.

Ikke vask i minusgrader hvis du ikke kan tørke etterpå. Vann som fryser i dørlåser, listekanter og pakninger river gummien når du åpner døren neste morgen.

✦ GJØR DETTE

Hos oss er saltfjerning en egen behandling til kr 499, men en skylling med hageslangen hjemme gjør det meste av jobben gratis.

5. Når voks, forsegling og keramisk faktisk er oppbrukt

Beskyttelse måles ikke i måneder på flasken, den måles på bilen din. Testen er den samme uansett produkt: sprut vann på en tørr, ren flate og se hva vannet gjør. Trekker det seg sammen til høye dråper som triller av, er beskyttelsen intakt. Legger det seg utover som en film, er den ikke det.

Grovt sett: en ekte voks holder noen måneder, en syntetisk forsegling holder en sesong eller to, og en keramisk coating holder i år. Men alle tre slites raskere på panser og tak enn på dørene, fordi de flatene får sol, regn og vaskemidler rett på.

En keramisk coating slutter sjelden å virke plutselig. Den slites ned ovenfra, og du merker det først på at bilen blir skitten fortere og at vannet blir liggende på panseret mens det fortsatt triller av dørene. Det er signalet, ikke kalenderen.

Er coatingen fortsatt der, men litt sliten, er en ny toppforsegling nok. Er den borte, må lakken korrigeres først — å legge nytt over en ujevn overflate låser bare feilene fast under det nye laget.

✦ GJØR DETTE

Gjør vanntesten på panseret og på en dør samtidig. Er de forskjellige, er det panseret som forteller sannheten.

6. Interiør-rutinen som tar fem minutter

Innvendig slitasje er nesten alltid akkumulert, ikke plutselig. Det som ødelegger et interiør er sand som blir liggende og slipes inn i teppet og setene av folk som setter seg, og sol som bryter ned plast som aldri blir tørket av.

Fem minutter, én gang i uken: rist mattene, støvsug fotbrønnene og hulrommet mellom sete og midtkonsoll, tørk dashbord og dørkort med en fuktig mikrofiber, og tøm det som ligger i dørlommene.

Bruk vann og litt mildt såpevann på plasten, ikke et blankmiddel. Blanke silikonmidler ser rene ut i to dager, tiltrekker seg støv, og gir gjenskinn i frontruten når solen står lavt. Matt plast er slik plasten skal se ut.

Frontruten innvendig er den flaten flest glemmer og den som betyr mest for sikt. Den får en hinne av avgasser fra plasten i bilen selv, og den hinnen er det som gir blanding mot lave sollys og møtende lys.

✦ GJØR DETTE

Er setene stive eller klissete å ta på, sitter smusset nede i fibre. Da hjelper ingen klut, og en dyprens er det som skal til.

7. Lyktene gulner uansett — men de gulner saktere

Frontlyktene er polykarbonat med et tynt UV-beskyttende lakklag utenpå. Det laget slites bort av sol, salt, sand og vaskemidler, og når det er borte oksiderer plasten under. Gulfargen er materialet som brytes ned, ikke skitt.

Du kan ikke stoppe det, men du kan bremse det betydelig: unngå sterke, alkaliske avfettingsmidler direkte på lyktene, og la aldri kjemi tørke inn på dem i sol. Det er de to tingene som tar UV-laget raskest.

Er de allerede gulnet, er den eneste varige løsningen å slippe bort det oksiderte laget gjennom flere korn og forsegle plasten på nytt med UV-lakk. Poleres de uten ny forsegling, er gulfargen tilbake i løpet av et år — og det er derfor de rimelige settene fra nett virker en sommer.

Hos oss koster lyktepolering kr 1 000 for to lykter og kr 1 500 for fire, med ny UV-forsegling.

✦ GJØR DETTE

Sjekk lyktene i mørket, ikke i dagslys. Det er lyskjeglens kant og rekkevidde som forteller hvor mye du har mistet.

Årshjulet: fire ting, fire tidspunkt

Alt over kan settes opp som fire faste punkter i året. Da slipper du å huske noe imellom.

- ✦ Hver 14. dag hele året: vask med to bøtter, tørk med stor duk, fem minutter innvendig.
- ✦ Gjennom vinteren: skyll understell og hjulbuer med rent vann, uavhengig av hvor ren bilen ser ut.
- ✦ Tidlig vår: vanntesten på panseret. Er beskyttelsen borte, er det nå den skal fornyes — før pollen, sol og sommerens fugleskitt.
- ✦ Sen høst: en grundig vask og ny beskyttelse før saltet kommer på veiene. Det er den ene behandlingen i året som betaler seg mest.

Når det ikke lenger er vedlikehold

Vedlikehold holder en overflate der den er. Korrigering flytter den tilbake dit den var, og det er en annen jobb med et annet verktøy. Grensen går her:

- ✦ Ser du swirls i sollys, er lakken allerede ripet, og ingen vask eller voks tar dem. 1-trinns polering koster kr 2 399 hos oss for liten bil.
- ✦ Skal beskyttelsen vare i år og ikke i måneder, er keramisk coating kr 8 999 med tre-trinns polering som forarbeid — og forarbeidet er selve jobben.
- ✦ Er setene stive eller lukter bilen, sitter smusset i fibrene og skal trekkes ut vått, ikke tørkes av.
- ✦ En vanlig utvendig og innvendig vask hos oss er kr 1 100 for liten bil, hvis du vil ha rutinen gjort skikkelig en gang før du overtar den selv.

Og det du ikke trenger å bry deg om

Du trenger ikke vokse bilen hver måned. Du trenger ikke fire produkter til fire flater. Du trenger ikke unngå automatvask helt — en godt drevet moderne hall med rent sluttskylld er bedre for lakken enn en dårlig håndvask med feil svamp.

Vil du vite mer om hva en automatvask faktisk gjør og ikke gjør, står det i bilpleie-guiden vår. Denne listen begynner der den slutter.

Prisene i guiden er våre egne, for liten bil som basis. SUV legger til 30 prosent, varebil 40.



Klar når du er — fast pris før vi starter

Skann koden, eller skriv adressen under i nettleseren.

renmester.no/bil/bestill