

Vinterväglag och halkkörning

När hösten kommer blir det många halkolyckor med bilar och tyngre fordon.
En orsak är förrådiska vägar.

Förarens ansvar ska inte bortförklaras med vägförhållanden, eller bilens utrustning.
Det går alltid att undvika en olycka med ansvarsfull körning. Jag vet, jag har testat det mesta.
Undantag är förstås när man står still och blir påkörd.

Jag har kört bil sedan 1955, och jag har i varje krock och dikeskörning sett mina misstag, och har därmed mig själv att skylla.

Det är skamligt att skylla på halkan, andra förare eller teknikfel.

Vad gör man här? Jo, man skyller på tekniken.

<https://www.expressen.se/motor/trafik/fyrhjulsdraft-ar-farligare-pa-sno-och-is/>

Folksam ser statistiken, men ser inte orsakerna.

Här tar man bort förarens ansvar helt.

Halkkörning med bil.

Bilar är svåra att kontrollera när väglaget är halt, det vet vi.

Det kan vara svårt att bedöma var det är halt också.

Man pratar om automatisk sladdkontroll, dubbdäck, låsningsfria bromsar, mm.

Man har också obligatorisk halkträning vid körkortsutbildning.

Men sedan händer ingenting.

Att cykla.

Dom flesta har lärt sig att cykla tvåhjuliga cyklar i ungdomen.

När man väl lärt sig detta, sitter kunskapen kvar.

Det är precis likadant med halkkörning med bil.

Får man träna tills kunskapen sitter i ryggmärgen, har man grunderna för evigt.

Men repetitioner behövs för att finjustera tillsammans med olika bilar.

Det ligger i vårt eget, men även trafikverkets, intresse att vi som bilförare kan undvika olyckor.

Därför borde det finnas upplagade vinterbanor, där man gratis kan träna halkkörning.

Där jag växte upp fanns det alltid en isbana på vintrarna att träna på.

Många halkolyckor kan undvikas om förarna har denna träning i sladdkontroll.

En fara med bakhjulsdrivna bilar är gaspådrag på hala vägar. Det kan lätt bli en piruett och dikeskörning, eller krock med mötande bil.

Gaspådrag med framhjulsdrivna bilar resulterar i förlust av styrförmåga, med fortsatt färd rakt fram.

När det händer olyckor med personskada har farten varit för hög, och att undvika en sådan olycka är i många fall omöjligt, eftersom tiden blir för knapp.

Förarens ansvar är total i alla situationer.

Fyrhjulsdrivna bilar.

Fyrhjulsdrivna bilar invaggar oss till falsk säkerhet, säger man?

Det kan vara så, men då tar föraren inte sitt ansvar. Då lägger man ansvaret på bilen.

Fyrhjulsdrift har fördelar vid inbromsning. Ingen kan säga motsatsen.

Risken att låsa hjulen minskar till hälften.

Den som har känsel i fötterna, kan reglera bromspedalen så att bromssträckan blir kortast möjlig.

Men det krävs träning.

Fyrhjulsdrift har fördelar vid sladd. Över eller understyrning minskar, och styrförmågan är bättre.

Bromsar med låsningsfri automatik.

Vid panikbromsning blir bromsverkan ryckig, och sliter loss däcken från greppvänlig kontakt med underlaget.

Därmed förlängs bromssträckan.

Betydligt bättre effekt får man, om man släpper lite på bromspedalen när man känner rycken, och trampar bara så hårt att rycken undviks.

De flesta bilar låter också det sämsta däckets avgöra bromsförmågan, till nackdel för de övriga däcken. När det sämsta däckets tenderar att låsa sig, minskar bromstrycket för alla hjul tillfälligt, för att sedan öka i snabba förlopp, så att styrförmågan bibehålles.

Här får sann fyrhjulsdrift en avgörande fördel. Fram- och bakhjul tvingas snurra lika fort, och ojämnheter i vägen balanseras ut, så att två diagonala hjul alltid bestämmer maximalt bromstryck. Det minskar nackdelen med det sämsta däckets till hälften.