

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 förståss när man står still och blir påkörd.

Jag har kört bil sedan 1955, nå det var en epatraktor, 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.

Angående Volvos planerade samverkan för väginformation.

Den här iden verkar lovande, men det vore bra om man ser på materialet också.

Så länge vi har vinterväg, är väggreppet särskilt viktigt på vintern.

Jag har kört 2-hjulsdrivna och 4-hjulsdrivna bilar och resultatet på vinterväg är utan tvekan klart till fördel för de senare. De bästa för framkomlighet har direktkoppling mellan fram och bakhjul, typ Subaru.

För konstant inkopplad 4-hjulsdrift behövs en sliranordning, som de flesta moderna bilar har.

Det finns dock några udda biltyper som är klart sämre än genomsnittet, både 2- och 4-hjulsdrift.

4-hjulsdrift är så överlägset att det borde vara lika viktigt som dubbdäck.

Jag fick min första egna bil 1961, en bubbla (WV-1951 års mod) med sommarkäck.

Jag hade inte råd med vinterdäck.

Det gick det med, men inte lika fort som idag förståss.

Jag har kört ett antal olika bilar med olika däck, bla de tidiga jeeparna, Willys krigsmodell, kronans bilar, terrängbilar och lastbilar och nya suvar, så jag har gott om jämförelsematerial.

På 70-talet hade jag en Opel Rekord med ganska lätt bakvagn, som dessutom var utrustad med mycket välmönstrade, och väldubbade däck från Checkoslovakien. Tyvärr var dom förmodligen gjorda av plast, snarare än av gummi. Efter att ha halkat omkring en tid började bilen studsas, och jag blev tvungen att stanna. Slitbanan på ett däck hade separerat. Efter en tid släppte ett till. Då bytte jag samtliga.

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.

Jag förvånas av att förare inte har en aning om vad halkkörning är, men kör ändå i dåligt väder.

<https://www.expressen.se/nyheter/eva-52-som-att-kora-i-yoghurt/>

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 upplogade 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.

Fyrhjulsdraft 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.

Fyrhjulsdraft 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. Därav den darrande bromspedalen.

Här får sann fyrhjulsdraft en avgörande fördel. Fram- och bakhjul hjul 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.

Nå, en mottryckskolv till varje hjul skulle vara det bästa, men var går gränsen mellan nytta och kostnad?

Nu får jag ge mig. Mercedes har just en sådan konstruktion.

<https://www.expressen.se/motor/kopaochsaljabil/10-basta-fyrhjulsdrivna-bilarna-just-nu/?bullet=6>

Vid varje teknisk förbättring minskar förarnas skicklighet, och nyttan kan debatteras länge. Självkörande bilar med state of the art teknik, kanske har bäst framtid just nu, men passar bara i speciella trafikmiljöer.

Regelbunden träning skulle göra mest nytta, enligt mig.

Se verkligheten.

Flyget använder automatik, men bara på hög höjd, 10 000m. Där finns ingen trafik, inga dikeskanter, inga djur eller andra hinder.

Vid dåligt väder, starter och landning styr man med pilot.

Bilar i trafik har en mycket sämre förutsättning att lyckas med automatik.