

Stora sommardäcktestet
ger svar på frågan:

MILJÖDÄCK — ÄR DE LIKA BRA?



INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI



Vill du också bli otroligt nöjd även om oturen är framme?

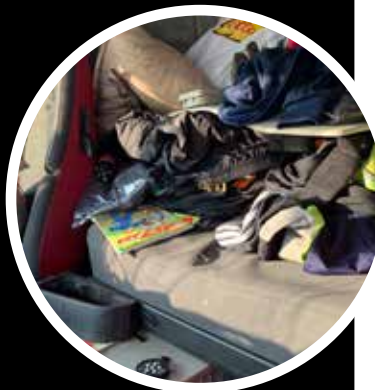
När oturen är framme vill man ha hjälp av någon man kan lita på. Någon som lyssnar, förstår och gör det lilla extra. Så har vi arbetat sedan vi startade 2010 och det har idag gett oss fler än 300 000 nöjda försäkringskunder, kunder som är ännu nöjdare efter att en skada inträffat. Ett fint kvitto på detta är att Svenskt Kvalitetsindex tre år i rad gett oss utmärkelsen "Sveriges Nöjdaste Kunder" i kategorin fordonsförsäkring. Vill du också bli otroligt nöjd, även om oturen är framme? Välj en försäkring från Svedea du med.

svedea
Störst på mc.

INNEHÅLL

NUMMER 2 2022

- 4 LEDARE** Bränslepriserna delar Sverige
- 6 DIALOG** Släckta bakljus ökar olycksrisken
- 8 NYHETER** Allt färre nykterhetskollas av tullen
- 10 NYHETER** Svårt lagföra drograttfyllerister
- 12 NYHETER** Dödschauffören var återfallsrattfyllerist
- 14 NYHETER** Droglyftet – nytt verktyg i MHF-lådan
- 16 NYHETER** Cykelprojektet i Gävle högaktuellt igen
- 17 NYHETER** Dödsolycka fick företag samla till MHF
- 18 BEGAGNAT** Renaults el-storsäljare får grönt ljus
- 21 KONSUMENT** Tio sommardäck – stor skillnad
- 34 PROVKÖRNING** Polons efterträdare kan en hel del
- 36 REPORTAGE** Norsk OS-ort har vårvinterkänsla
- 44 KRYSSET** Kryssa och vinn bingoletter
- 46 I BACKSPEGELN** Året när alla fick sin första Selma
- 45 FRILÄGE** Han slår ett slag för beställaransvar



Lastbilshytten var full med ölburkar

I maj 2020 rammade en starkt alkoholpåverkad lastbilschaufför en personbil i Skåne med följd att två människor dog. Tack vare utredningen, där MHF bistod med sakkunskap, kunde mannen dömas till fyra och ett halvt år i fängelse.

Sidan 12



De leder senaste MHF-projektet

Jenny Wik Norling och Camilla Spennare är projektledare för Droglyftet – ett nytt projekt som under hela 2022 sätter extra fokus på problemet med drograttfylleri.

Sidan 14



Begagnad elbil för småbilsköpare

Renault Zoe är en av Europas mest sålda elbilar, men hur är den som begagnat? Vi har testat en 2014 års modell och kan ge några goda råd till dig som funderar på att slå till.

Sidan 18



Lillehammer dukar upp sin vårmény

Kanske en vårvintertur till andra sidan norska gränsen? Hyttenas förlovade land. Vår utsände spenderade några dagar i de undersköna trakterna kring Lillehammer och blev förtjust.

Sidan 36



Gröna däck bekänner färg

Miljödäck – är de lika bra som "vanliga"? Den frågan ställde sig testlaget och svaret är glasklart.

FOTO: FREDRIK DIITS VIKSTRÖM

Biltrafikens prischock



LARS OLOV SJÖSTRÖM
tf vd för MHF
larsolov.sjostrom@mhf.se
mhf.se

De snabbt ökande drivmedelspriserna har lett till en intensiv debatt bland bilägare och politiker. Den 17 mars i år kostade bensinen 20,19 kronor och dieseln 23,67 kronor per liter. Möjligheten att påverka de internationella oljepriserna är mycket begränsade, men besluten om drivmedelskatterna fattas i Sverige. En betydande del av drivmedelspriset utgörs av skatter, det vill säga koldioxidskatt, energiskatt och moms.

Det är nödvändigt att beskatta vägtrafiken för att täcka kostnader för slitage på infrastruktur, olyckor, koldioxidutsläpp, luftföroreningar etcetera. Beskattningen bör dock vara rimlig i förhållande till de samhällskostnader som vägtrafiken skapar.

IDAG ÄR DOCK BILTRAFIKEN kraftigt överbeskattad. VTI:s forskningsrapport Framtidens beskattning av vägtransporter (2020) visar att under 2017 uppgick intäkterna från beskattning av verksamheter i transportsektorn till nästan 97 miljarder kronor medan kostnaderna endast var cirka 33 miljarder kronor.

Dessutom innebär dagens skattemodell att landsbygdsbilisterna faktiskt subventionerar tätortstrafiken! Myndigheten Trafikanalys visar i en aktuell rapport att

bilisten på landsbygden betalar 168–186 procent av sin del av samhällskostnaderna, beroende på om man kör på bensin eller diesel. Då är även de externa kostnaderna för bilresorna inräknade, till exempel utsläpp av koldioxid och luftföroreningar, slitage av infrastruktur och buller. Tätortens bilist betalar däremot endast 56–73 procent av sina samhällskostnader.

JUST NU HOTAR DE SKENANDE drivmedelspriserna att helt utarma den svenska landsbygden. I den yrkesmässiga transportsektorn äts förtjänsten upp av skenande drivmedelspriser. Hela branscher hotas. Såväl åkerier och bussbolag som lantbrukare och taxinäring sänder mycket starka oros signaler. MHF ser med oro på utvecklingen. Inför valet vill vi och många med oss ha besked från riksdagspartierna om hur de vill hantera situationen på kort och lång sikt.

HUR SKA KOSTNADSSKILLNADEN mellan landsbygd och tätort utjämnas?

Hur ska nya och mera miljövänliga drivmedel införas utan att motverkas av höga skatter?

Hur ska det säkras en långsiktighet när det gäller fordons- och drivmedelssubventioner?

”Hur ska kostnads-skillnaderna mellan landsbygd och tätort utjämnas?”



MOTORFÖRAREN

Utges av Motorförarnas
Helnykterhetsförbund

Motorföraren
Byängsgränd 8
120 40 Årsta

ÖPPET: 9.00–11.00, 13.00–16.00
(fredag 13.00–15.30)
TEL: 08-555 765 55

E-POST: motorforaren@mhf.se
WEBB: www.motorforaren.se

ADRESSÄNDRING

KUND TJÄNST: 08-555 765 55
E-POST: medlem@mhf.se

REDAKTION

CHEFREDAKTÖR: Mikael Lindberg
MOBIL: 0765-48 97 16
E-POST: mikael.lindberg@mhf.se

REPORTER: Mari Haglund
TELEFON: 08-555 765 63
E-POST: mari.haglund@mhf.se

PRESSANSVARIG: Micke Valier
TELEFON: 08-555 765 62
E-POST: micke.valier@mhf.se

ANSVARIG UTGIVARE:
Mikael Lindberg
TEL: 0765-48 97 16

E-POST: mikael.lindberg@mhf.se

ANNONSAVDELNING ADRESS:

MHF Annonssavdelning
B-G Werner
Box 16
433 21 Partille
TEL: 0793-47 85 12
E-POST: annonser@mhf.se

Hela tidningen finns tillgänglig
på www.motorforaren.se – även
tidigare utgåvor!

LAYOUT & PRODUKTION: ©thoms

TRYCK: V-TAB, Vimmerby 2022
ISSN: 0463-6678

UPPLAGA

TS-UPPLAGA: 12 700 ex (2021)



4 000 000 DÄCK I LAGER



FOR
EVERY
ROAD

REDESTEIN
TYRES



NEXEN TIRE
we got you

KRÖNIKA: FRÅN FÖRARSÄTET

Vilken blåsning!

LÖRDAG MITT I MARS. Klockan har precis passerat tio och vårsolens första strålar får mig att fälla ner solskyddet en aning. Jag ska till den lokala mataffären för att handla mjölk till förmiddagskaffet.

Det är liv och rörelse vid infarten till parkeringen. Polisbilar står uppställda, och en första tanke är förstås vad som nu kan ha hänt.

EN UNG POLIS VINKAR mig åt sidan, och polletten trillar ner – poliskontroll. Ja, inte bara det. En nykterhetskontroll, samt koll av körkortet. Förra gången jag fick blåsa var nog 2018, så rent statistiskt borde det inte ha varit dags att kontrollera nykterheten på flera år. Tråkigt, men tyvärr sant.

Drägern, eller sälningsinstrumentet om man så vill, landade framför truten och fick sig en rejäl blåsning, ända tills den lät ”klick”. Under tiden maskinen funderade, kontrollerades körkortet, och jag förutsätter att även bilens status fick sig en koll – försäkrat, skattat och besiktigat.

Polisen önskade en trevlig dag, och undertecknad kunde inte låta bli att tacka för att myndighetens trafikkontroller börjat igen.

SÅ NÄSTA ÅR, när kollegan Mari sammanställer siffrorna för polisens utandningsprov, kommer undertecknad vara en av pinnarna i statistiken. Ja, det kommer även föraren av bilen framför att vara, men av tråkigare anledning. En skamsen bilägare kikade lite mot det just öppnade systembolaget, innan denne fick kliva in i en av polisbilarna.

APROPÅ BLÅSNING, kan jag inte låta bli att tänka på en viss president Putin i Ryssland. Det är nämligen precis det han håller på att råka ut för. I skrivande stund har över fyra veckor av kriget pågått i Ukraina. Det lär vara minst 3,5 veckor längre än vad den ryske presidenten trott vara möjligt.

I min förra krönika siade jag om ett dieselpriis på snart 22-kronorsvallen. Det var före invasionen. Nu har dieseln varit och vänt på 28 kronor per liter. Jag kan ta det, om det på något sätt också kan hjälpa Ukraina mot den invaderande krigsmakten från öster.



MIKAEL LINDBERG
CHEFREDAKTÖR
mikael.lindberg@mhf.se
0765-48 97 16

”Så nästa år, när kollegan Mari sammanställer siffrorna för polisens utandningsprov, kommer undertecknad att vara en av pinnarna i statistiken.”



FOTO: JOEL GOODMAN

LIVSFARLIGT UTAN. Även dagtid behövs bakljus, särskilt när siktförhållandena är besvärliga.

Rena virrvarret kring varselljusreglerna

JAG KÖR MYCKET BIL, cirka 3 000 mil/år, och upptäcker de här nya bilarna med varselljuskfunktion. Det kallas för DRL-ljus, vilket innebär att när det är dagsljus lyser inget bakljus på bilen. (Jag har själv en sådan ny bil, men har ordnat så att bakljuset alltid lyser när bilen är igång.)

Tidigare hade vi en halvljuslag i Sverige. Men EU krånglade till det och tillät den här DRL-funktionen med släckta bakljus.

Man tillåter även fyra lampor att lysa fram på halvljus, som på typ VW, Mercedes och BMW, så nu kan snart allt lysa framme! Vissa bilar har även varselljuset i dimljuset fram, så vilken djungel det är.

NU TILL DET STORA problemet med dessa DRL-ljus. Här uppe hos oss i norra Sverige har vi ofta mycket snörök efter vägarna. Har man då en långträdare framför sig, kan även en bil med DRL-ljus gömma sig där. Varför? Jo, för bilarna tänder inte bakljusen automatiskt vid snörök under dagtid. Jag

vet inte ens om de fungerar och tänds vid dimma?

Vi har också en konstig regel angående dimljusen, som man enligt lagen inte får ha på i snörök, men som gör en stor skillnad efter vägarna. Så min uppmaning är se till att det *alltid* lyser bak på bilen.

Och kör du i snörök eller dimma, använd dimbakljuset, så syns du bättre.

”Min uppmaning är att se till att det alltid lyser bak på bilen.”

SEDAN FINNS EN TILL regel som många missar och därmed kan få böter för. Det är när man hakar på ett släp eller en husvagn efter bilen. Då måste bakljuset alltid vara tänd, men hur många vet om det??? Mitt tips är alltså, när släpet eller husvagnen sitter på efter bilen, ha alltid ljuset påslaget så även bakljusen på släpet lyser. Det är lätt att kontrollera innan man kör iväg.

Detta var lite synpunkter från mig kring att vi bör tända våra ljus fram och *alltid* bak.

ANDERS MARKLUND,
Luleå, Sveriges soligaste stad

HÅLL TRAFIKDEBATTEN LEVANDE – SKRIV TILL DIALOG

Vill du göra din röst hörd på den här sidan? Reflektera över något i trafiken eller skriva något om trafiksäkerhet? Skriv till oss på motorforaren@mhf.se



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Helt eldrivna ŠKODA ENYAQ iV – en bil som trivs i naturen.

Med upp till 528 km i räckvidd på el tar ni er till platserna ni inte får nog av.* 13-tums infotainmentsystem och LED Matrix-strålkastare ger dig ständig koll på läget. Med generösa innerutrymmen för hela familjen och en utfällbar dragkrok kan packningslistan göras lång. Njut av en femsitsig SUV att upptäcka nya platser med. Välkommen in!

ENYAQ iV finns även som Sportline och med fyrhjulsdraft.



ŠKODA ENYAQ iV 60 fr. 510 700 kr
Privatleasing fr. 5 450 kr/mån inkl. service**



CO₂-NEUTRAL
PRODUKTION

iV

*Räckvidd för ENYAQ iV 60 är upp till 409 km och för ENYAQ iV 80 upp till 528 km (WLTP). Vald extrautrustning kan påverka räckvidd och energiförbrukning. **ŠKODA Privatleasing 36 mån, 1 000 mil/år, ingen särskild leasingavgift, garanterat restvärde. Övermil och onormalt slitage debiteras utöver leasingavgiften. ŠKODA Serviceavtal 100 kr/mån, 36 mån eller 3 000 mil. Rörlig ränta baserad på VWFS basränta mar 2022. Uppläggnings- och administrationsavgift tillkommer. Erbjudandet gäller t.o.m. 16/5 2022. Bilen på bilden är extrautrustad.

Bil- och trafikfrågor

FOTO: LASSE HOLMSTRÖM



Vilka regler gäller för den allt populärare A-traktorn?

1. Vad är en A-traktor?

- A. Ett fordon som endast får användas i lantbruk.
- B. En ombyggt personbil som är konstruerad för att kunna köras i en viss maxhastighet.
- C. En moped klass 1, så kallad EU-moped, som har kaross med tak.

2. Vad krävs för att få köra en A-traktor?

- A. A-körkort.
- B. B-körkort.
- C. AM-körkort.

3. Hur fort får en A-traktor köras?

- A. 30 km/tim.
- B. 45 km/tim.
- C. 70 km/tim.

4. Hur gammal måste man vara för att få köra en A-traktor?

- A. 15 år.
- B. 16 år.
- C. 18 år.

5. Vad kallas den skylt som alltid måste sitta bak på en A-traktor?

- A. C31.
- B. LED.
- C. LGF.

(Rätt svar på sidan 47.)



TRAFIKVERKET HAR FÅTT NY GENERAL-DIREKTÖR

Roberto Maiorana tillträdde som ny generaldirektör för Trafikverket i mars. Han efterträder Lena Erixon.

Roberto Maiorana har tidigare haft flera ledande befattningar inom SAS. Från 2016 och fram tills sitt nya uppdrag har Roberto Maiorana varit chef för Trafikverkets verksamhetsområde Trafik.

MAJORITET KRÄVER REFLEXER PÅ FOTGÅNGARE

Hälften av alla trafikolyckor med fotgängare sker i mörker. Nio av tio bilförare vill nu se lagkrav på reflex i mörker.

Det visar undersökningen Synbesiktningen 2021, som är ett samarbete med Synoptik och Bilprovet.

Tullens nykterhetskontroller sjönk kraftigt under pandemin

Under pandemin har Tullverket bara gjort utandningsprov på förare vid misstanke om rattfylleri. Orsaken har varit att minska risken för smittspridning. Sedan oktober 2021 har tullen till viss del återupptagit de rutinemässiga nykterhetskontrollerna.

Under 2019 gjorde tullen 82 302 rattfyllerikontroller. Det sjönk 2020 till 18 647 stycken och under 2021 var antalet 15 930 stycken. Det framgår av Tullverkets årsredovisning för 2021.

Antalet inledda förundersökningar för drograttfylleri ökade mellan 2019 och 2021. År 2019 var antalet 59 stycken, 2020: 88 stycken och 2021: 126 stycken.

Tullverket fick ökade be-



FOTO: TULLVERKET

fogenheter att ingripa mot innehavsbrott vid rattfyllerikontroller den 1 augusti 2021. Det innebär att tullen bland annat kan gripa, ta egendom i beslag, verkställa husrannsakan och besluta om och kvarhålla en person för kroppsvisitation och

kroppsbesiktning. De brott som avses är innehav av narkotika, dopningsbrott och innehav av hälsofarliga varor.

Tullåklagare fick genom lagändringarna också rätt att utfärda strafförelägganden och väcka åtal för innehavsbrotten.

Ny tipstelefon för brott på väg lanseras

För att förebygga stöldbrottslighet och därigenom öka tryggheten och trivselen längs vägarna har Larmtjänst, Sveriges Åkeriföretag och Polisen startat Vägsamverkan. Nu lanseras även Vägsamverkans tipstelefon dit allmänheten kan ringa in tips och iakttagelser om brott på vägarna. Alla tipsen hanteras av polisen.

Vägsamverkans tipsnummer är 020-315 315 och är bevakat dygnet runt och gäller från 1 mars. Man kan välja om man vill lämna sina kontaktuppgifter eller vara helt anonym.



FOTO: JOHAN BJURER/MOSTPHOTOS

Rattfyllerist fick böta 48 000 kr

En man i 35-årsåldern stoppades av polisen i slutet av mars i Luleå. Mannen blåste positivt för rattfylleri. Polisen omhändertog mannens körkort och utfärdade 48 000 kronor i dagsböter för rattfylleri. Det rapporterar P4 Norrbotten.

Polispatrullen använde sig av det nya arbetssättet snabba lagföring.

Där arbetar polisen i samarbete med bland annat åklagare och domstolar och kan utreda enklare brott direkt på plats.

Digitala bilaffärer - snabbt, säkert och enkelt

kvdbil

Din digitala bilaffär.

FOTO: YURIY BOGDANOV



Krav på förarbevis för vattenskoter införs

Den 1 maj träder det nya kravet på förarbevis för vattenskoter i kraft. Utbildningen är både teoretisk och praktisk, tar ungefär två dagar och innehåller ett prov. Det finns ett krav och det är att man har fyllt 15 år, vilket också är åldersgränsen för att köra vattenskoter.

Efter godkänd utbildning sker ansökan digitalt på Transportstyrelsens webbplats och där-

efter utfärdas förarbeviset, även det i digital form. Den 1 mars hade Transportstyrelsen utfärdat drygt 11 000 förarbevis för vattenskoter.

Den som har andra behörigheter på sjön, utfärdade före den 1 maj 2022, kan ansöka om förarbevis för vattenskoter direkt – utan att gå någon ny utbildning. Det gäller till och med den 30 april 2023.

Tänk efter – före resan

Resa med bil i dåligt väder är påfrestande. Hyrbilsföretaget StressFreeCarRental delar med sig av några tips.

Först och främst, är resan nödvändig? Det kanske räcker att vänta några timmar för bättre väder.

Startkablar, ficklampa och en varningstri-



angel, där det senare är ett krav, ska med på resan.

Tänk extra noga på hastigheten. Är däckena i bra skick, finns risk för vattenplaning, är torrbladen fräscha?

Se till att halvljuset är tätt vid dåligt väder och undvik omkörningar.

Dyra böter för rattfull elsparkcyklist

En man i Norrköping körde alkoholpåverkad på sin elsparkcykel och krockade med en bil. Mannen döms för rattfylleri och får betala 27 300 kronor i dagsböter, eftersom hans elsparkcykel klassas som en moped.

Olyckan skedde i juli 2021 i Norrköping. Mannen hade 1,31 promille alkohol i blodet.

När polisen gjorde en kontroll av mannens elsparkcykel hade fordonet en effekt på 300 watt, vilket gör att den klassas som en moped klass II. För att en elsparkcykel ska klassas som en cykel får den ha en maxeffekt på 250 watt och inte vara gjord för hastigheter över 20 km/h. Enligt polisens laser gick mannens elsparkcykel i 28 km/h.

Av domen framgår att mannen menar att han saknade uppsätt till

brott, eftersom att han trodde att elsparkcykeln var klassad som en cykel och inte en moped.

Tingsrätten skriver i sin bedömning att mannen inte gjort något för att ta reda på om elsparkcykeln var klassad som en cykel eller en moped. Mannen var medveten om att elsparkcykeln kunde köras i olika hastighetslägen, och att det därmed fanns en risk för att fordonet skulle gå fortare än 20 km/h. Trots detta har mannen kört elsparkcykeln när han var alkoholpåverkad, skriver rätten. Tingsrätten anser därför att mannen därmed haft likgiltighetsupp-sätt och ska dömas för rattfylleri.

MHF vill att promillegränserna för rattfylleri som gäller för andra motordrivna fordon enligt trafikbrottslagen också ska gälla för de nya typerna av elfordon.



Slarvig parkering är ett av flera problem med elsparkcyklar som debatterats. MHF kräver att det införs promillegränser för dem som framför dessa fordon.

Har du tänkt att byta till nya fälgar med bredare däck, eller har du tänkt att skaffa en Elbil? Vad måste du tänka på när du byter till en annan fälg och dimension? Du hittar svaren på vår hemsida, under Information - Utbyte av däck, samt information om den nya kategorin HL (High Load) däck utvecklade för elbilar i STRO Databok 2021.

THE SCANDINAVIAN TIRE & RIM ORGANIZATION

Välkommen till vår hemsida!
www.stro.se

2021 års STRO Databok finns nu i lager. I årets bok så har det gjorts drygt 200 uppdateringar av dimensioner för både personbilar och tunga fordon, och den innehåller nya och gamla data för mer än 7000 olika dimensioner, samt uppdaterade bestämmelser för däck och fälgar i Sverige. Du kan beställa boken på vår hemsida.



Tydliga kriterier saknas för

Tullverket anser att regeringens förslag till hårdare straff för rattfylleri inte är tillräckligt för att kunna stoppa drogpåverkade förare med extra stort ansvar. MHF är kritiska till att det saknas tydliga kriterier för att kunna döma drograttfyllerister till grovt brott.

2018 SJÖSATTES en statlig utredning för att se över straffen och hur lagen tillämpas för upprepade trafikbrott, återfall och olovlig körning. Regeringens förslag är att nya lagar ska gälla från 1 januari 2023.

Utredaren, som lämnade sitt förslag 2019, kom fram till att olovlig körning är det vanligaste brotten i trafiken, att återfallen är på tok för många. Böter och kortare fängelsestraff är de vanligaste straffen. Skärpningar i straffskalan föreslogs för olovlig körning och alkohol- och drograttfylla.

Medan regeringen ruvade på förslaget utredde också rätten till slumpmässiga drogtester i trafiken. Utredningen, "Kontroller på väg", föreslog våren 2021 att polis, tull och kustbevakning, utan misstanke, ska få testa för droger genom salivprover och test av ögonrörelser.

REMISSINSTANSENA VAR mycket positiva till slumpmässiga drogtester. Bland dessa fanns Tullverket, som i sitt svar om straffskalorna också passade på att trycka på om skärpta straff för trafikbrott.

Myndigheten skrev att; "Även om utredningen inte haft i uppdrag att se över straffskalan för drograttfylleri vill Tullverket i sammanhanget uppmärksamma den frågan". Man lyfte att förundersökningar för drograttfylla ökat med 59 procent mellan 2019 och 2020, och att endast några brott lett till fängelse, och då till korta straff.

MYNDIGHETEN SER ALLVARLIGT på att tunga fordon körs av alkohol- eller drogpåverkade förare. Även om en tulltjänsteman kan omhänderta fordonsnycklar i upp till 24 timmar riskerar straffvärden att signalera att dessa brott inte ses som särskilt allvarliga."

Svaret författades av Jonas Karlsson, sakkunnig vid Tullverkets rättsavdelning som brukar förse media med uppgifter om tullens beslag av narkotika.

– Detta är allvarligt. Vi kan inte vänta på att någon ska dö innan det händer något. Det är inte säkert att hårdare straff hindrar allvarliga olyckor, men det kan innebära att någon drar örnen åt sig, förklarar Jonas Karlsson, Tullverkets rättsavdelning.



Jonas Karlsson, sakkunnig vid Tullverkets rättsavdelning.

FOTO: TULLVERKET

Han säger att det farligaste är lastbilschaufförer som kör omkring påverkade med tunga ekipage, och att man stoppar buss- och lastbilschaufförer som tagit amfetamin och allt möjligt för att orka köra.

– De har pressade scheman, och utländska förare behöver köra mer för att få in mer pengar, är extra pressade, säger Jonas Karlsson.

I DECEMBER I FJOL, drygt två år efter att utredningen om straffskalor, återfall och olovlig körning var klar, kom regeringen med sitt förslag. Remissinstanserna var av skiftande åsikter. Tullverket, som först inte fanns bland remissinstanserna, menar att milda påföljder för rattfylleribrott är ett stort problem.

Myndigheten bedömer dock att regeringens förslag troligen inte kommer att leda till högre straff i de fall som handläggs av Tullverket. Det krävs fler åtgärder än höjda maximistraff, ytterligare kvalifikationsgrund bör införas när gärningsmän haft en särskilt ansvarsfull eller krävande uppgift, som att köra ett tungt fordon, buss, skolskjuts eller ett fordon med farlig last.

MHF är även de kritiskt till regeringens förslag. MHF är positivt till skärpta straff. Men tillförordnade vd:n Lars Olov Sjöström är tveksam till om förslaget kommer göra någon större skillnad.

– VI ÄR KRITISKA MOT att lagförslaget bara tittar på maximistraffen och inte gör något åt minimistraffen, säger Lars Olov Sjöström och fortsätter;

– Det är väldigt sällan man närmar sig maximistraffen ändå, få eller inga alls kommer att dömas till tre års fängelse. Problemet är att alltför många döms till villkorlig dom med samhällstjänst istället för fängelse eller skyddstillsyn. Då ingår inga åtgärder för de missbruksproblem som ligger bakom många rattfylleribrott, säger Lars Olov Sjöström.

Förbundet är inte nöjda med straffskalorna för narkotika och trycker på behovet av rehabilitering för de beroendeproblem som ofta ligger bakom drograttfylleri.

Förbundet saknar gränsvärden i straffskalan för drograttfylleri, och anser att kombinationen narkotika och alkohol alltid ska betraktas som grovt brott. Idag döms de flesta drogpåverkade förare för rattfylleri av normalgraden, trots att de kan vara avsevärt mer påverkade än så.

FRÅNVARON AV GRÄNSVÄRDEN för narkotika har inte bara effekt på straffen, menar man, utan försvårar också tullens möjligheter att frihetsberöva drogpåverkade chaufförer.

chaufförer.

Han trycker hårt på nödvändigheten att hjälpa alla som ertappas med alkohol eller droger i trafiken.

– Att höja straffskalor kan ha en effekt för att minska olyckorna, men vi behöver jobba mer för att komma till rätta med de bakomliggande problemen, säger Lars Olov Sjöström.

Han säger att forskning visar att sex av tio rattfyllerister har riskabla alkoholvanor, eller till och med ett alkoholberoende. Men att alltför få av dem som ertappas i trafiken erbjuds hjälp. För de som får lindriga påföljder finns det ingen hjälp för i samhället, trots att det är där som insatser skulle ha störst effekt.

Ansner ni att hjälpen är viktigare än att skärpa straffen?

– Nej, både och är viktigt. Samhället måste visa tydligt vad som inte är acceptabelt. Men sedan behöver man ta reda på vad som ligger bakom.

Men är detta inte en resursfråga? Kan samhället hjälpa alla?

– I första läget uppstår naturligtvis kostnader. Men i slutändan blir det dyrare att inte hjälpa dessa, och kan leda till mycket tragiska olyckor, säger Lars Olov Sjöström.

Ett sätt att hjälpa dessa förare är genom Folkhälsomyndighetens projekt SMADIT.

TANKEN ÄR ATT POLISEN ska erbjuda vårdkontakt till ertappade förare.

– Det finns poliser som jobbar bra med detta men ibland prioriteras det inte. Polisen har svårt att komma i kontakt med vården. I sin egen kommun vet man vart man ska vända sig, men när personen kommer från en annan kommun blir det problem. Det behövs bättre samordning, konstaterar Lars Olov Sjöström.

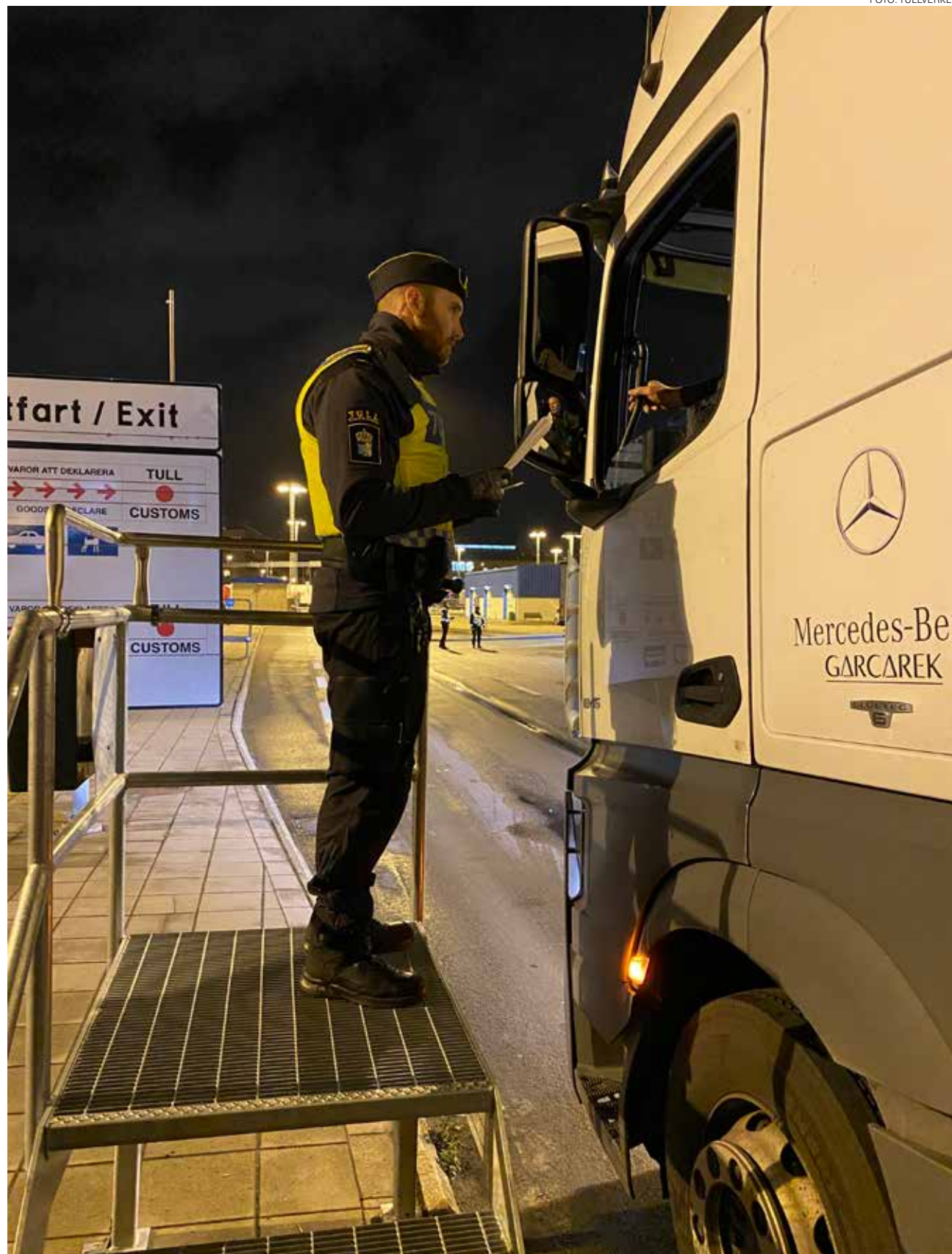
LARS SOOLD

För att utdöma grovt brott

FOTO: TULLVERKET

FAKTA**REGERINGSFÖRSLAG
FÖR SKÄRPTE STRAFF**

- Regeringen har föreslagit höjning av maximistrafken för grov olovlig körning och rattfylleri från fängelse i sex månader till fängelse i ett år.
- Den som kör utan körkort eller påverkad kan frihetsberövas redan vid polisingripande. Det föreslås också att maximistrafket för grovt rattfylleri höjs från två till tre års fängelse.
- Återfall i rattfylleribrott ska normalt dömas för grovt rattfylleri till fängelse eller en frivårdspåföljd, såsom skyddstillsyn.
- Ett oakttsamhetsansvar införs för olovlig körning, vilket innebär ökade krav på eget ansvar att kontrollera att man har rätt att köra ett fordon, till exempel om man innehar ett utländskt körkort.
- Lagändringarna föreslås gälla från 1 januari 2023.



Rattfull lastbilschaufför kringgick alkoholåset – orsakade dödsolycka

En rattfull lastbilschaufför körde ihjäl två personer i Hässleholm i november 2020. Mannen kringgick alkoholåset genom att låta lastbilen vara i gång i 27 timmar. MHF Test Labs tekniska undersökning visar att det inte var något fel på alkoholåset. Lastbilschauffören döms till fängelse i 4,5 år.

DÖDSOLYCKAN INTRÄFFADE 25 november 2020 i Vankiva i Hässleholms kommun. Lastbilschauffören hade 2,37 promille alkohol i blodet när han frontalkrockade med en personbil. Paret som färdades i bilen, 61 och 57 år gamla, omkom. I samband med kollisionen slungades olycksbilen bakåt och kolliderade med en annan bil, vars förare, en kvinna i 40-årsåldern skadades och fick föras till sjukhus.

Vid polisens husrannsakan i lastbilen hittades flera tomma starkölsburkar, fem tomma ölflak och ett ölflak med 20 burkar.

LASTBILSCHAUFFÖREN KRINGGICK alkoholåset genom att låta lastbilen vara i gång under 27 timmar. MHF Test Lab har gjort en teknisk undersökning av alkoholåset och lastbilen. Den tekniska undersökningen visar att det inte finns något som tyder på att alkoholåsfunktionen kopplats förbi eller kringgått elektroniskt, utan alkoholåset har fungerat som det ska.

– Man ska veta att lastbilschauffören var nykter när han satte sig i fordonet och blåste



”De dömer ju utifrån MHF Test Labs utredning”, säger labbets vd Tomas Jonsson.



”Det här är en ovanlig dom”, säger Lars Olov Sjöström, MHF:s trafiksäkerhetschef.

2,37

Så många promille alkohol hade den nu dömda chauffören i blodet.

i alkoholåset, säger Tomas Jonsson, vd för MHF Test Lab.

– Han har sedan börjat dricka alkohol senare under färd.

Hur kunde lastbilschauffören kringgå att blåsa i alkoholåset under 27 timmar – genom att hålla motorn i gång?

– Den här typen av alkoholåsfunktion så att föraren får blåsa när denne startar fordonet och får sedan göra ett nytt blås vid längre stopp – som en halvtimme, förklarar Tomas Jonsson.

– Lastbilschauffören i Vankiva-olyckan har kommit på att om han inte stänger av motorn alls och är nykter när han startar och fortsätter att ha motorn i gång, då behöver han inte aktivt blåsa i alkoholåset.

LASTBILSCHAUFFÖREN, en man i 40-årsåldern, döms av Hässleholms tingsrätt till fängelse i fyra år och sex månader. Mannen döms för grovt vållande till annans död, grovt vållande till kroppsskada, grov vårdslöshet i trafik samt grovt rattfylleri. Ingen part i målet har överklagat domen, vilket betyder att den står fast.

”Mannen har genom sin körning tagit ett medvetet risktagande och uppvisat uppenbar likgiltighet för andra människors liv” skriver tingsrätten i domen. Vidare skriver rätten ”tingsrätten har som framgår gjort bedömningen att hans agerande i det närmaste kan anses som uppsåtligt brott”.

– Rättspraxis har tidigare varit som mest

tre års fängelse vid liknande domar. Det här är en ovanlig dom, konstaterar Lars Olov Sjöström, trafiksäkerhetschef för MHF.

– I det här fallet är det uppsåtsfrågan som är avgörande för den strängare påföljden.

Ur MHF Test Labs sakkunnigutlåtande om att mannen låtit lastbilen vara i gång i 27 timmar: ”På detta sätt har föraren medvetet och med uppsåt kunnat avstå från att blåsa i alkoholåset.”

– Domaren bedömer att i det här fallet har det till viss del funnits ett uppsåt, att det har varit en planerad gärning. Genom att vi har kunnat bevisa hur han har kringgått alkoholåset, säger Tomas Jonsson.

– De dömer ju utifrån MHF Test Labs utredning.

Domens utfall tycker han är positivt på det sättet, att tingsrätten tar höjd för att människor som medvetet planerar och går runt säkerhetsutrustningar och utsätter andra människor för livsfara faktiskt får ett kännbart straff.

ETT ÅR INNAN VANKIVA-OLYCKAN – i november 2019 togs lastbilschauffören för att ha kört rattfull i lastbilen. Han blev av med körkortet under några månader.

– Mannen har tidigare åkt fast för rattfylleri. Det borde ha varit första indikationen för den här arbetsgivaren, att man faktiskt skulle ha haft lite extra koll på den här mannen, säger Tomas Jonsson.

Trafiknykterhetens Dag 18 maj



Äntligen kan vi möta trafikanter igen.

Vi hjälps åt att dela ut fräscht material om trafiknykterhet över hela landet.

Anmäl ditt deltagande till din MHF-region.





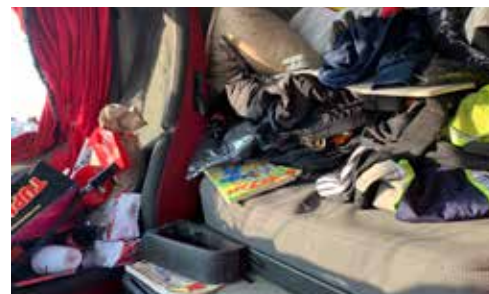
OLYCKSPLATSEN. Tända ljus i december 2020 vid olycksplatsen för att hedra minnet av de som omkom i dödsolyckan i Vankiva. En rattfull lastbilschaufför körde ihjäl två personer.

FOTO: TOMAS JONSSON



OLYCKSEKIPAGET. Den rattfulla lastbilschauffören kringgick alkoholåset genom att låta lastbilen vara i gång i 27 timmar. MHF Test Lab har gjort en teknisk undersökning av lastbilen och alkoholåset.

FOTO: TOMAS JONSSON



SKRÄPIG HYTT. Lastbilschauffören hade redan tidigare dömts för rattfylleri. Vid polisens husrannsakan i lastbilen hittades flera tomma starkölsburkar, fem tomma ölflak och ett ölflak med 20 burkar.

Arbetsgivaren har trots kraftiga indikationer på att föraren kan ha haft alkoholproblem valt att inte följa upp blåsningarna i alkoholåset och dessutom slarvat med låsets kalibrering.

När det framkommer till en arbetsgivare att en medarbetare tidigare framfört samma lastbil berusad så måste alla larmklockor ringa, framhåller Tomas Jonsson.

Arbetsgivaren har omfattande skyldigheter att förebygga ohälsa och olycksfall.

– I vår utredning kunde vi konstatera att alkoholåset indikerat på alkoholvärden över laglig gräns eller stoppat lastbilen från att

startas vid närmare 90 tillfällen under tio månader innan olyckan, säger han.

Dessutom kunde MHF Test Lab konstatera att liknande allvarliga förfarande som kring olyckan skett vid minst 15 andra tillfällen.

– Om arbetsgivaren tagit tag i det här problemet i tid – då hade människoliven i Vankiva-olyckan kunnat räddats. Lastbilschauffören kunde ha fått vård och rehabilitering i tid, konstaterar Tomas Jonsson.

Vad skulle man rent tekniskt kunnat ha gjort för att förhindra att en lastbilschaufför kan undgå att blåsa i ett alkoholåset ge-

”Om arbetsgivaren tagit tag i det här problemet i tid – då hade människoliven i Vankiva-olyckan kunnat räddas.”

nom att ha fordonet i gång i 27 timmar?

– I det här fallet hade man kunnat aktivera funktionen med återblås. Då hade lastbilschauffören slumpvis varit tvungen att blåsa i alkoholåset under färd.

DET SOM HÄNDE i Vankiva-olyckan är extremt ovanligt, poängterar han.

– I Sverige har vi 250 000 alkoholåset i yrkestransporter som stoppar rattfulla körningar varje dag. De här systemen fungerar väldigt bra, säger Tomas Jonsson.

MARI HAGLUND



100%

RAGN SELLS

En del av kretsloppet

Hela 95 procent av de insamlade däckerna återvinns.

Läs mer om vårt hållbarhetsarbete: www.ragnsellstyrerecycling.com

Nytt MHF-projekt skärper fokuset på drogerna i trafiken

MHF kommer att lägga ett särskilt fokus på drogerna i trafiken i en ny satsning. Projektet Droglyftet handlar om att öka kunskapen om ämnet både hos MHF:s medlemmar och hos allmänheten. Temat kommer att genomsyra MHF:s verksamhet och aktiviteter under året.

I DET NYA PROJEKTET Droglyftet kommer MHF att sätta ett extra stort fokus på narkotikan i trafiken. MHF:s projektledare Camilla Spennare och Jenny Wik Norling som är kommunikatör och projektledare på MHF ska leda projektet.

– Vi MHF:are har mycket kunskap om alkohol och trafik och har arbetat mycket med de frågorna genom åren, säger Camilla Spennare.

– När det gäller drogerna i trafiken ser vi att både våra medlemmar och allmänheten behöver ett kunskapslyft. Vi behöver alla lära oss mer.

Drogerna i trafiken är ett tema som kommer att finnas med som en röd tråd i MHF:s verksamhet och aktiviteter framöver, som exempelvis på Trafiknykterhetens Dag och Ta Paus. MHF:s funktionärer ska få en liten lathund om droger och trafik.

DEN 21 APRIL kommer MHF:arna få lära sig mer om ämnet i ett webinarium. På en digital kickoff inför sommarens MHF-aktiviteter den 19 maj rör en av programpunkterna drogerna i trafiken.

Tanken med Droglyftet är att upplysa både MHF:s medlemmar och allmänheten om narkotika i trafiken. MHF kommer att skapa en kampanjhemsida och bygga upp en kunskapsbank om droger och trafik.

– Vi vill peka på riskerna med att köra bil med droger i kroppen. En målgrupp som vi tycker är extra viktig att nå är unga förare, säger Jenny Wik Norling.

MHF KOMMER ATT göra intervjufilmer med gäster som har olika expertkunskaper inom området droger och trafik. Det handlar om sex områden: cannabis och lagen, droger



RATTFYLLERISIMULATOR. I projektet Droglyftet ska MHF öka kunskapen om droger och trafik hos sina funktionärer. Här instruerar Micke Valier MHF:aren Vera Thelander när hon provar rattfyllerisimulatorn.

FAKTA:

WEBBINARIUM

Missa inte MHF-webbinarium om drogerna i trafiken den 21 april kl 19.00. Anmäl dig på mhf.se/zoom



Camilla Spennare är projektledare på MHF.



Jenny Wik Norling är kommunikatör och projektledare på MHF.

och kroppen, provtagning – polis och analys, mediciner i trafiken, ungdomar och attityder samt påverkan och opinion.

– Vi ska intervjuva personer som är kunniga inom de olika områdena. Intervjufilmen kommer sedan att sändas och spridas via MHF:s digitala kanaler och sociala medier, berättar Jenny Wik Norling.

– Planen är att vi ska sända den första intervjun under april.

TANKEN MED VIDEOINTERVJUerna är att väcka intresse för och skapa opinion kring droger och trafik. Det kan vara frågor som: Vad händer i kroppen om du röker cannabis? Vad säger lagen om drograttfylleri? Vad har polisen för möjligheter att drogtesta en förare idag?

Genom att MHF ställer frågor som vi själva och andra undrar över, är förhoppningen att det ska skapa ett intresse och ge ökad kunskap hos MHF:arna och allmänheten kring droger och trafik.

MHF-kansliet har under många år arbetat med droger i trafiken på olika sätt.

– MHF har en hel del kunskap och vi behöver utveckla den kunskapen vi har

och sprida den i hela vår organisation, säger MHF:s trafiksäkerhetschef Lars Olov Sjöström.

– Vi har under många år haft ett nära samarbete i frågor som rör drograttfylleri med MA Rusfri Trafikk. Tillsammans har vi anordnat flera nordiska myndighetsseminarier.

ANTALET ANMÄLDA BROTT av rattfylleri under påverkan av narkotika, det vill säga drograttfylleri, har ökat under de senaste åren.

– Det finns en del oroande tecken som tyder på att det finns fler drogpåverkade förare i trafiken nu än tidigare. Sedan 2015 rapporterar polisen fler drograttfylleribrott än brott som rör alkoholrattfylleri, konstaterar Lars Olov Sjöström.

Samtidigt är det viktigt att vara försiktig när man tolkar statistiken, poängterar han.

– Vi vet att det har blivit vanligare med rapporterade drograttfylleribrott. Men polisen får idag inte göra rutinmässiga drogtester av förare utan föregående misstanke, därför går det inte att veta säkert hur vanligt det är med drograttfylleri.

MARI HAGLUND

V O L V O

Låt oss laga din vindruta

100 kronor per stenskott*

Ett litet stenskott kan snabbt växa sig större. Men genom att besöka oss i tid slipper du oftast att byta vindrutan – vilket innebär en besparing för både dig och miljön. Våra glasexperter lagar alltid vindrutan om det är möjligt och med försäkring hos Volvia betalar du bara 100 kronor i självrisk. Välkommen!

Läs mer på volvocars.com/vindruta

*Gäller med försäkring hos Volvia



Betala ditt verkstadsbesök med CarPay

MHF Gävle ska lära nya svenskar att cykla

MHF Gävle kommer under våren att dra igång en cykelkurs för nya svenskar. Studiecirkeln bygger på MHF:s utbildningsmaterial "Jag kan cykla".

MHF OCH STUDIEFÖRBUNDET NBV har tagit fram utbildningsmaterialet "Jag kan cykla". Det är tänkt att genomföras som en studiecirkel för att lära nya svenskar att cykla. Det är teori ihop med praktiska övningar.

MHF Gävle ska starta en cykelkurs. Planen är att dra igång under våren. Det är första gången MHF-avdelningen genomför aktiviteten.

– **VI RIKTAR OSS TILL** nya svenskar från åldern unga vuxna och uppåt, berättar Johannes Hedblom som kommer att leda studiecirkeln.

– Syftet med cykelkursen är att personer som inte har fått möjligheten att lära sig cykla ska få göra det och även lära sig att ta



CYKELKURS. MHF Högå Kusten har genomfört cykelkurser för nya svenskar. Under våren planerar MHF Gävle att dra igång en liknande cykelkurs. Kursen leds av Johannes Hedblom.

FOTO: MHF HÖGA KUSTEN



CYKELUTBILDNING. MHF har tagit fram utbildningsmaterialet "Jag kan cykla".

sig fram i trafiken på ett säkert sätt.

Cykelkursen kommer att bestå av både teori och praktiska övningar. Deltagarna kommer att kunna låna cyklar och hjälmar att använda på studiecirkeln.

Varför är det viktigt att lära sig om trafikregler när man ska cykla?

– Det är för att man ska ta sig fram i trafiken på ett säkert sätt, både för sin egen skull och för sina medtrafikanter skull. För att det inte ska hända olyckor.

Hur kom ni på att ni ville köra en cykelkurs?

– På MHF:s verksamhetskonferens i oktober berättade MHF Högå Kusten om sin cykelkurs i Kramfors. Vi nappade på idén, säger Johannes Hedblom.

Om du vill veta mer om MHF Gävles studiecirkel, så kommer du att hitta mer information längre fram i vår på – mhfgavle.se

MARI HAGLUND

Den lilla resan till de stora sommarupplevelserna.

Ta en sommarmartur och upplev Danmarks Riviera:
Hornbaek, Gilleleje och Rågeleje ligger som ett pärlband
längs kusten norrut. Allt inom 35 km från färjan.
Vi seglar hela tiden - välkommen ombord.
Boka på **forsea.se**

Billigast
biljett
online!

Helsingborg

FORSEA

Helsingør

Företag startade insamling till MHF-fonden efter rattfylleriolycka



INSAMLING. En rattfull lastbilschaufför körde ihjäl en man i en allvarlig trafikolycka i Grums i december. Det fick ett värmländskt företag att starta en insamling till MHF:s fond för trafiksäkerhet.

En rattfull lastbilschaufför körde ihjäl en man i en allvarlig trafikolycka i Grums i december. För att hedra den omkomne mannens minne har ett lokalt företag samlat in 16 750 kronor till MHF:s fond för trafiksäkerhet.

EN LASTBILSCHAUFFÖR med 2 promille alkohol i blodet orsakade en allvarlig trafikolycka i värmländska Grums i december förra året. En man omkom och en kvinna skadades allvarligt till följd av rattfylleriolycka. Lastbilschauffören dömdes till 4,5 års fängelse för bland annat grovt vållande till annans död, grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik.

För att hedra minnet efter mannen som

FAKTA

MHF-FONDEN

Så här stöttar du Stiftelsen MHF:s fond för trafiksäkerhet: Gåvor till fonden sätts in på bankgiro 5724-0749, eller genom Swish, 123 528 82 12. Mer info finns på mhf.se

omkom på grund av rattfylleriolyckan drog ett värmländskt företag igång en insamling till MHF:s fond för trafiksäkerhet. Motorföraren har försökt nå företaget för en kommentar, men inte fått något svar.

SYFTET MED MHF:S FOND för trafiksäkerhet är "att genom anslag främja vetenskaplig forskning främst inom områdena alkohol och andra droger samt trafiksäkerhet".

Stiftelsen finansieras med frivilliga gåvor. Gåvor till fonden samlas främst in i olika MHF-sammanhang, exempelvis vid årsmöten, jubileer, födelsedagar, minnesstunder och olika offentliga arrangemang.

Det värmländska företaget hade sin in-

samling till MHF:s fond för trafiksäkerhet i gång under fyra veckor. Totalt har 16 750 kronor samlats in.

Hur vanligt är det att företag eller privatpersoner startar en insamling till MHF:s fond för trafiksäkerhet för ett speciellt ändamål?

– Det är inte särskilt vanligt för den här typen av ändamål. Det här är nog första gången någon har startat en insamling till fonden efter en rattfyllerikrasch, säger Lars Olov Sjöström, trafiksäkerhetschef för MHF.

– Det är ett särskilt bra insamlingsändamål. Fondens arbete handlar ju om att det inte ska behöva hända sådana här tragedier.

MARI HAGLUND



I GODA HÄNDER
euromaster.se

ERBJUDANDE TILL DIG SOM ÄR MEDLEM I MHF!

Köp däck och boka skifte på euromaster.se

Vi erbjuder alla MHF-medlemmar

20% rabatt på utvalda däck hos Euromaster

Rabatten gäller på däck från BF-Goodrich och Kumho till ord. pris.

Använd kampanjkod **mhfapril22** på euromaster.se eller ta med annonsen till din verkstad.

Gäller t.o.m. 30/4. **Välkommen!**

BF Goodrich

KUMHO TYRE

Hur bra är en begagnad elbil? Vi granskar en av Europas mest sålda elbilar, Renault Zoe.

ZOE KOM TILL SVERIGE 2014 och förvaltade en tradition av småbilar med eldrift som Renault haft sedan tidigare. En facelift presenterades under 2019 som modellår 2020.

Drivlinan i de första Zoe är ett litiumjonbatteri på 22 kwh och en elmotor som ger 88 hästkrafter. Ett större batteri kom till modellår 2017 med motor på 92 hästkrafter och till modellår 2018 ökade effekten till 108 hästkrafter.

Bäst passar Zoe för kortare sprinter i tätortsmiljö, där är den smidig både att köra och parkera. Ute på landsvägen rullar den stadigt i de flesta situationer, men Zoe är varken fartfantom eller långfärdslok. Toppfarten är måttliga 135 km/h och räckvidden var knappt 14 mil vid test 2015. Ett aber är att Zoe inte kan snabbbladdas, det infördes på modellår 2020. Tiden att ladda är annars lång.

INSTRUMENTEN ÄR DIGITALA och förarmiljön är överlag enkel och tydlig. De flesta reglage är lättöverskådliga. Framstolarna kan inte höjjusteras, vilket kan försvåra körställningen för en del. Stolarna saknar dessutom värme. Ändå är sittkomforten inte så tokig, sittpositionen är hög och stolen oväntat bekväm. Zoe går relativt tyst upp till cirka 100 km/h. Baksätet rymmer tre personer, men är i trängsta laget för vuxna. En nackdel är att baksätet inte är delbart, opraktiskt ur lastsynpunkt. Om sätet faller blir lastytan inte heller plan. Bagageutrymmet håller normal småbilsstandard, rymmer tio läskbackar med uppfällt baksäte och 22 stycken medfällt säte.

FÖR DEN SOM INTE KÖR så långt och kan ladda ofta och länge kan Zoe vara ett bra alternativ. Flera ekonomiska fördelar finns, inte minst driftsekonomin. Att tanka el är mycket billigare än att tanka bensin. Det ger låga milkostnader, förutom att du kör utsläppsfritt lokalt. Skatten är också låg. Parkera inte för länge utan ström, då kan bilen vägra starta.

Service borde vara billigare än för en bensinbil, men det stämmer inte. Zoe kan vara dyrare att serva än Renault Clio. Se till att du får med Flexcharge-sladden som laddar 230 volt med i köpet.



Den kostar annars cirka 4 500 kr att köpa.

Zoe har inte drabbats av några speciella barnsjukdomar, olika fel har uppträtt på olika exemplar. Det har handlat om enstaka problem med navigation-/multimedia-skärm och krånglande värmesystem. Nybilsgarantin har varit fem år, så än så länge har få ägare fått betala ur egen plånbok för kvalitetsbrister. Livslängden på batteriet är svårt att veta något säkert om, men detsamma gäller för en konventionell motor. En Renaultverkstad kan göra en batterikontroll för att avläsa konditionen på batteriet.

VID TVÅ TILFÄLLEN HAR Renault återkallat Zoe för fel på växellådan som gör att automatlådans par-

keringsläge inte fungerar. Den första återkallelsen gjordes 2017 och 2018 gjordes en andra återkallelse för samma fel. En annan återkallelse gällde risk för slitage på bromsslangar som kan ge sämre bromsverkan. Den återkallelsen gjordes 2016. En auktoriserad verkstad kan se vilka exemplar som återkallelserna gällt för och om bilarna är åtgärdade.

UTBUDET AV BEGAGNADE ZOE är rätt begränsat, vilket också gäller elbilar överlag. Begagnatpriserna är lite knepiga att förhålla sig till och här gäller det att se upp. Priserna här intill gäller för ett snittpris på marknaden under 2021. Bilar där batteriet ingår i köpet är dyrare i inköp än där batteriet ingår i en

FYRA KONKURRENTER

BMW i3 170 HK

Registreringsår	2014
Kaross	Halvkombi/5d
Batteri/motor	18,8 kW/170 hk
Dekl. förbrukning	12,9 kWh/100 km
Nypris -14	349 700 kr
Bilprovning	Ingen uppgift
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Medel
AutolIndex	Bättre än medel



+ Körglädje, prestanda, rostskydd

- Elektronikkrångel, fyrstisig, dyr



+ Smidig, sittposition, sikt

- Fjädring, bagageutrymme

KIA SOUL EV

Registreringsår	2015
Kaross	Kombi/5d
Batteri/motor	27 kWh/110 hk
Dekl. förbrukning	14,7 kWh/100 km
Nypris -15	376 600 kr
Bilprovning	Ingen uppgift
Rost	Medel
Säkerhet	Medel
AutolIndex	Medel

FOTO: CHRISTIAN ELLMARK

urer



månadshyra. Det senare kan bli dyrt i längden. Jämfört med snittpriserna bör du kunna pruta en del på själva bilen om du också ska betala en månadshyra för batteriet. Den kostnaden är 699–1 199 kronor, beroende på hur många mil man kör per år.

Men det finns också en fördel med att hyra batteriet. Tillverkaren garanterar minst 75 procent laddkapacitet och vägassistans under hela bilens livslängd ingår också. Värdeinsparningen för batteriet står då importören för. Om du köper en Zoe där batteriet ingår ska vägassistans ingå i åtta år eller 16 000 mil och tillverkaren garanterar 66 procent laddkapacitet. Värdeinsparningen får du som köpare stå för själv precis som på en vanlig bil.

CHRISTIAN ELLMARK, VI BILÄGARE

NÄRBIL(D). Renault Zoe är en liten och billig elbil som passar bäst för kortare turer.



1. Den digitala förarmiljön är lättöverskådlig och tydlig.
2. Baksätet rymmer tre, men är trångt för vuxna.
3. Bagageutrymmet håller normal småbilsstandard.
4. Ladda el görs via ett uttag i fronten.
5. Elmotorn kräver mindre underhåll än en bensin- eller dieselmotor.

LITE MER OM:

TEKNISK DATA Renault Zoe

Längd/bredd, cm	408,5/173
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 531/434
Max släpvt, kg	0
Antal cylindrar/slagvolym cm ³	Elmotor
Effekt kW/hk	65/88
Toppfart, km/h	135
0–100 km/h, s	12,8
CO ₂ , g/km	0

REPARATIONSKOSTNADER

Material och arbete. Prisuppgifter från verkstäder i Stockholmsregionen. Priserna kan variera mellan verkstäder.

Skivbromsar fram	5 034 kr
Trumbromsar bak	7 643 kr
Hjullager höger fram	3 764 kr
Stötdämpare fram, 2 st	6 585 kr
Stor service	6 816 kr

SÄKERHET

Zoe fick fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest 2013. Någon krockstatistik finns inte att tillgå, för det är Zoe för ny och för udda på marknaden. Autobroms saknas och skyddet för whiplash-skador fick underkänt i Folksam's analys. På plussidan finns Isofix-fästen både i både fram- och baksäte för infästning av barnstol.

BILPROVNINGEN

Någon statistik från besiktningar finns inte att tillgå för Renault Zoe.

KÖPGUIDEN

Registreringsår:	2014
Kaross:	Halvkombi/5d
Batteri/motor:	22 kW/88 hk
Dekl. förbrukning:	133 kW/100 km
Nypris -14:	215 900 kr
Bilprovning:	Ingen uppgift
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel
AutolIndex	Sämré än medel
D=Dekra, F=Folksam	

ROSTSKYDD

Renault brukar ha ett mycket högklassigt rostskydd och det gäller även för Zoe. Kaross, huv, dörrar och baklucka av stålplåt, framskärmarna är av plast. Innerskärmarna, både fram och bak, är också av plast liksom trösklarna yttre. Genomgående mycket bra rostskyddsbehandling där det behövs, utom på bakluckans insida. På motorhuvens insida, i dörrar, i balkar under bilen samt i alla kritiska övriga hålrum finns ett rejält lager rostskyddsmedel som dessutom har ovanligt god spridning. Alla skarvar har välgjort limning. Underredet av batteripaketets låda är av aluminium. Totalt sett ett mycket bra rostskydd.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 ÅR

Betyg: ★★★★★

NISSAN LEAF ACCENTA

Registreringsår	2014
Kaross	Halvkombi/5d
Batteri/motor	24 kW/109 hk
Dekl. förbrukning	15 kWh/100 km
Nypris -15	339 900 kr
Bilprovning	Ingen uppgift
Rost	Sämré än medel
Säkerhet	Bättre än medel
AutolIndex	Sämré än medel



➕ Driftsekonomi, utsläppsfri, tyst

➖ Räckvidd, laddtid, rostskydd



➕ Vägegenskaper, förarplats

➖ Fjädring, högt pris

VOLKSWAGEN e-GOLF

Registreringsår	2014
Kaross	Halvkombi/5d
Batteri/motor	24,2 kW/115 hk
Dekl. förbrukning	12,7 kWh/100 km
Nypris -15	379 900 kr
Bilprovning	Bättre än medel
Rost	Bättre än medel
Säkerhet	Bättre än medel
AutolIndex	Medel



Bra priser på
sommardäck!



Däck & fälg online • Snabb leverans hem eller till verkstaden

ÅRETS STORA SOMMARDÄCKTEST
GENOMFÖRS I SAMARBETE MED

ViBilägare

TESTDÄCKEN – 205/55 R 16

- Bridgestone Turanza T005
- Continental EcoContact6 🍀
- Continental PremiumContact6
- Goodyear EfficientGrip Performance 2
- Michelin e.Primacy 🍀
- Michelin Primacy 4
- Nokian Hakka Blue 3
- Nokian Hakka Green 3 🍀
- Petlas Imperial PT515
- Toyo Proxes Comfort

REPORTAGE:

NILS SVÄRD (TEXT)

FREDRIK DIITS VIKSTRÖM (FOTO)

Miljö eller säkerhet?

Rekordhög bränslepriser eller önskad laddstopp. Däck med lägre rullmotstånd lockar mer än någonsin. Men detta test visar att "priset" för bättre effektivitet kan vara oroväckande högt!

KLIMATSNARAN SITTER allt tajtare kring biltillverkarnas strupar. Tuffare och tuffare miljökrav kommuniceras från Bryssel och plötsligt står däckleverantörerna som räddande änglar. De kan göra det biltillverkarna önskar allra mest: kapa viktiga gram CO₂ (eller erbjuda fler räckviddskilometrar till reklambroschyrerna) till nästan ingen merkostnad alls.

Lägre rullmotstånd har varit den dominerande däcktrenden de senaste åren. Vissa däckproducenter har lanserat speciella eko-däck med extra lågt rullmotstånd. De sitter ofta originalmonterade på nya bilar när de rullar ut från fabriken.

Men däck handlar om kompromisser.



Prioriterar man A, förlorar man på B. Tidigare generationers miljödäck hade svårt att kombinera låg förbrukning med korta bromssträckor. Speciellt våtgreppet var dåligt. Fast utvecklingen går ju ständigt framåt, så hur står sig 2020-talets miljöalternativ?

I ÅRETS DÄCKTEST har vi inkluderat tre specialister på lågt rullmotstånd: Continental EcoContact6, Michelin e.Primacy och Nokian Hakka Green 3. De testas parallellt med sina traditionella syskon – Continental PremiumContact6, Michelin Primacy4 och Nokian Hakka Blue 3.

Med i testet är också Bridgestone Turanza T005, Goodyear EfficientGrip Performance 2, budgetalternativet Petlas Imperial PT515 samt Toyos senaste produkt: Proxes Comfort.

För att hitta så exakt matchande däck som möjligt av eko- och vanliga däck kör vi i år dimensionen 205/55 R 16, som alltså är den mest sålda däckstorleken. Det passar många populära bilmodeller och sitter också på folkliga elbilar så som Nissan Leaf, VW

e-Golf och Hyundai Ioniq.

Den bevattnade testslangan ligger spegelblank. Vattendjupet är cirka en millimeter. Vår vita VW Golf är skodd med nyheten Michelin e.Primacy när vi accelererar in i en svag vänsterböj. Plötsligt slås styrgreppet undan utan förvarning och bilen går rakt fram mot sandfällan. Pulsen rusar. Några tiondelar senare återfås fästet igen på den upphöjda kantstenen och avåkningen uteblir.

BANAN HAR NÅGRA kritiska punkter där man som förare är förberedd på liknande beteenden men under de fyra år vi testat på Mireval Proving Grounds, strax utanför sydfranska Montpellier, har vi aldrig förlorat fästet i denna, annars så odramatiska böj där farten fortfarande är relativt låg (omkring 100 km/h).

Någon timme senare kör vi Continental EcoContact6 runt våtcirkeln – typ en stor, blöt rondell – för att testa sidogreppet på vått. Normalt en ganska enkel testuppgift men nu bjuds vi på en 360-graderssnurr som vi aldrig hin-

ner parera. Bakdäcken släppte precis på den punkt där vattnet skapat en rännil med lite djupare vattenstånd.

Tyvärr är säkerhetsproblemen med miljödäck på regniga vägar ännu olöst. Stoppsträckan för det bästa eko-däcket på våt asfalt är mer än en billängd efter delmomentssegren. Det sämsta eko-däcket stannar nästan två billängder senare! Detta från beskedliga 80 km/h.

BILINDUSTRIN MÅ UPSKATTA dessa lätttrulade däck men efter vår testvecka ställer vi oss kraftigt kritiska till att som privatperson välja den här typen av däck när det är dags att köpa nya sulor till bilen. Säkerhetskompromissen är för stor. För den miljömedvetne finns det flera snåla däck med marginellt högre rullmotstånd men med bibehållna säkerhetsmarginaler.

Då har vi ändå bara jämfört eko-däcken mot det mer komfortinriktade High Performance-segmentet. Mot sportigare "Ultra High Performance" hade greppskilnaderna varit ännu större.

Vi kan bara konstatera faktum: lätttrulade däck tar dig längre – även när det är dags att stanna.



SKILLNAD. Det bästa eko-däcket stannar en dryg billängd senare i 80 km/tim. Sedan finns det eko-däck som behöver ännu längre stoppsträcka.

ON THE PLUSE OF TECHNOLOGY

NYHET

NYHET

AZENIS | FK520

ZIEX | ZE310
ECORUN FEXM

AZENIS | FK510

FALKEN
TYRES



FALKEN

falkentyre.com

SÅ GICK TESTET TILL

Testkörningarna gjordes under en vecka i mitten av oktober 2021 på Mireval Proving Grounds i södra Frankrike. Vädret var soligt med temperaturer mestadels strax under 20 grader, representativt för en skandinavisk sommardag.

Alla tester inleds och avslutas med körning av referensdäck. Referensdäcket används även mellan testdäcken vid behov, exempelvis vid väder- och temperaturförändringar. Alla däck jämförs sedan mot referensdäcket. På så sätt jämkas mätvärdena efter hur vägbanan påverkats av yttre omständigheter, så som väder. Innan testets början slits däcken in via en standardprocedur för att inte vara helt färska.

Två manuellt växlade VW Golf IV 1,4 TSI användes vi testkörningarna. Vi testar med abs men med antisladdsystemet avaktiverat för att bättre känna på däckens balans under körproven.

Prisuppgifterna är hämtade från Vanadis Gummi i Stockholm. Det lönar sig att jämföra priser från olika försäljningsställen. Däck på nätet kan vara billigare. Tänk på att transport- och monteringskostnad tillkommer.

Betygskala: 5 = Utmärkt. 4 = Mycket bra. 3 = Medel. 2 = Mindre bra. 1 = Dåligt.



BEKÄNNER FÄRG. Ett bra däck förblir tryggt och lätthanterligt vid en krissituation. Därför kör vi olika typer av undanmanöverprov för att se hur de presterar under press.

VI HAR RÄTT DÄCK FÖR DIN BIL

Däckteam är Sveriges största kedja inom däck och fälg med närmare 150 anslutna verkstäder över hela Sverige, från Överkalix i norr till Skurup i söder.

Vi bedriver försäljning av däck och fälg mot såväl privatpersoner som företag med tjänstebilflotta eller transportverksamhet.

Tack vare att vi ägs av medlemmarna själva och inte av någon däckleverantör har vi möjlighet att erbjuda dig bästa möjliga däck och fälg utifrån behov och önskemål.

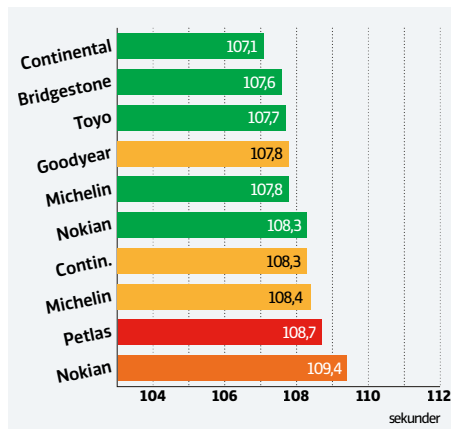
Hitta din närmaste
Däckteamverkstad
på **dackteam.se**

DÄCKTEAM

vet vilka däck du behöver

KÖRNING TORR VÄG

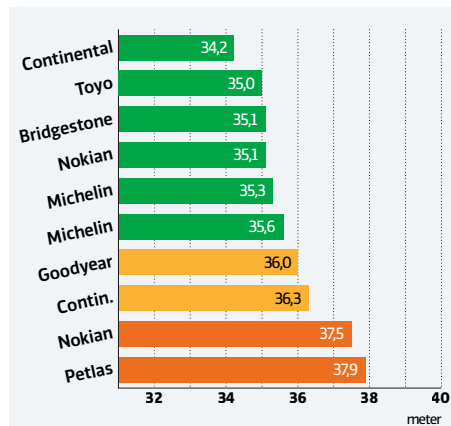
16–19°C, sol



KOMMENTAR: Snittid av tre varv. Continental är mest lättkört oavsett situation. Bridgestone bjuder på kvicka styrreaktioner. Michelins båda produkter har god stabilitet och naturlig körupplevelse. Goodyear når bra varvtider men får minus för olinjär styrkänsla och sämre stabilitet vid undanmanöver. Petlas har stora problem med lastväxeleffekt.

BROMSNING TORR VÄG

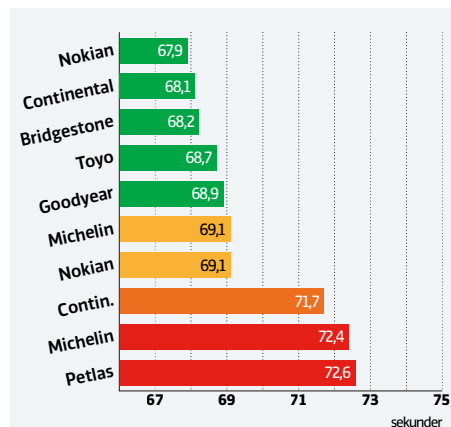
15–20°C växlande



KOMMENTAR: Abs-inbromsning från 100 km/h. Relativt små differenser på torr väg. Mellan bästa och sämsta däck skiljer det drygt 3,5 meter. Allra bäst stannar Continental följt av Toyo. Svårast att få stopp har turkiska Petlas och Nokians eko-däck. Inte heller Goodyear eller eko-däcket från Continental imponerar.

KÖRNING VÅT VÄG

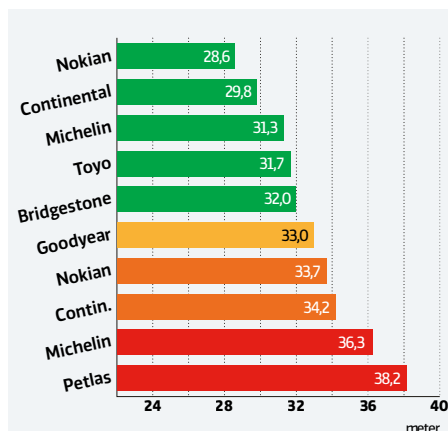
15–18°C, växlande



KOMMENTAR: Snittid av tre varv. Nokian är tryggast på greppgränsen följt av Toyo, medan Continental och Bridgestone är kvickare på att byta riktning. Continentals eko-däck sladdar oväntat lätt med baken. Minimal skillnad mellan budgetdäcket Petlas och Michelins dyra eko-däck som glider omkring likt en smörklick i het stekpanna.

BROMSNING VÅT VÄG

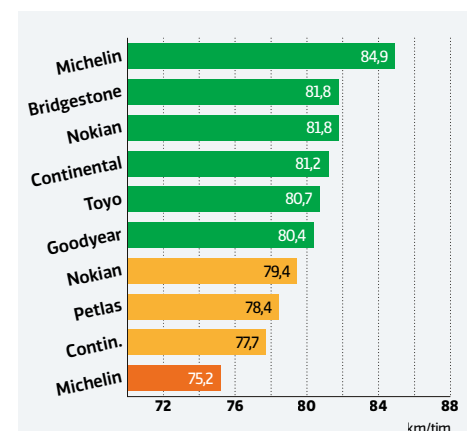
15–20°C, sol



KOMMENTAR: Snitt av minst sju ABS-inbromsningar från 80 km/h på 1,0 mm vatten. Våta vägar ger stora skillnader i stoppsträcka. Nokian och Continental är i en klass för sig. Eko-däcken har desto svårare att ta ned farten. Samtliga stannar hela fem meter senare än det "vanliga" däcket från respektive märke.

VATTENPLANING

Omkring 12–14°C, moln



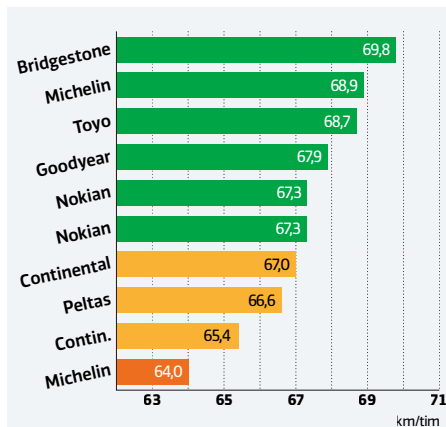
KOMMENTAR: Den hastighet där framhjulen börjar spinna med 15 procent högre hastighet än bakhjulen under acceleration rakt fram i 7 mm vattendjup. Eko-däckens låga mönsterdjup ger dålig motståndskraft mot vattenplaning. Allra mest problem har Michelin e.Primacy medan Michelin Primacy 4 klarar det stående vattnet bäst.





VATTENPLANING KURVA

15–19°C, sol



KOMMENTAR: Hastighet vid det högsta g-värdet i kurva med 8 mm vatten. Vi noterar jämnare testresultat mot vattenplaning när vägen svänger än rakt fram. Bridgestone tar en delseger strax före Michelin och Toyo. Öväntat jämnt mellan Nokians båda produkter medan eko-däcken från Continental och Michelin placerar sig sist.

KOMFORTBEDÖMNING + BULLER + RULLMOTSTÅND

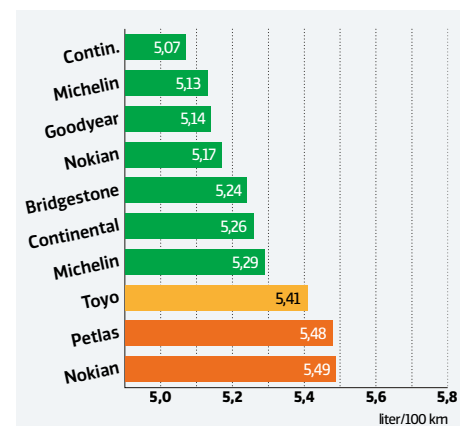
	Rullkomfort subjektivt betyg	Buller, subjektivt betyg	Rullmotstånd, uppmätt koefficient, kg/ton
Bridgestone	2	2	7,12
Continental	2	3	8,46
Continental	3	4	6,48
Goodyear	4	4	7,15 (6,62*)
Michelin	3	2	7,87
Michelin	3	3	5,64
Nokian	3	4	8,23
Nokian	4	5	6,29
Peltas	4	4	8,29
Toyo	3	4	8,22

KOMMENTAR: Eko-däcken är tystare än sina märkeskusiner. Allra lenast för örat är Nokian Hakka Green som är det behagligaste på grov väg. Även "vanliga" Nokian och Goodyear klarar grov asfalt bra rent bullermässigt. Goodyear har också bra rullkomfort över skarvar och gupp. Rullmotståndet är uppmätt enligt EU-standard (rakt fram på en trumma). Lågt mönsterdjup gör att däck rullar lättare. Vi svarvade ned Goodyear, som hade lägst uppmätt förbrukning av de "vanliga" däck, till samma 6,1 mm som Michelin e.Primacy. Det gav nästan lika lågt testvärde som två av eko-däcken.

*Nedslitna till 6,1 mm mönsterdjup.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

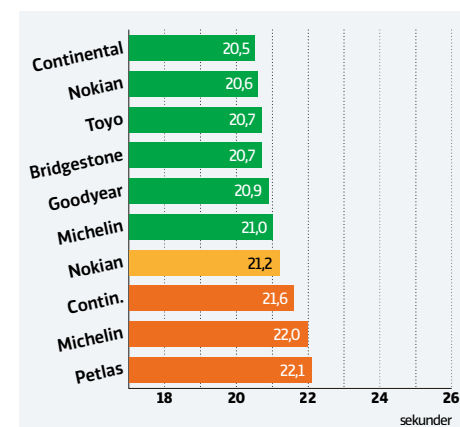
20°C, sol



KOMMENTAR: Uppmätt i konstant hastighet med lätt styrutslag på en rund oval. Goodyear står sig bra mot de utpräglade miljödäcken. Om vi jämför Continentals produkter ger eko-däcket, som är det allra snålaste i testet, en besparing på ca 360 kr/1 000 mil. Nokian och Peltas kostar ytterligare ca 400 kr/1 000 mil i drivmedel.

KURVGREPP VÅT VÄG

19–21°C, sol



KOMMENTAR: Snittid av åtta varv runt en cirkel med 1,0 mm vatten. Gummiblandningen hos Continental och Nokian ger bäst våtfäste, även Toyo och Bridgestone står med bra sidogrepp. Peltas och Michelins eko-däck ger de klart långsammaste kurvahastigheterna. Continentals eko-däck är svårkört och kan plötsligt kasta ut bakvagnen i sladd.



Testförarna Nils Svärd och Anders Helgesson jämför anteckningar och intryck.



Bullret mäts på tre underlag vid förarens öron inne i bilen.



Rullkomforten bedöms över olika typer av gupp och vägskarvar.

SÅ SÄTTER VI BETYG

Poängsystemet är viktat där kritiska delmoment, så som bromssträcka och trygga köregenskaper på våt väg, prioriteras högre. Betygsgränserna räknas ut i procent i förhållande till det genomsnittliga mätvärdet för premiumdäcken. Initialt får varje däck ett betyg 1–5 i varje rond. Därefter multipliceras betyget med 1 till 3 beroende på delmomentets viktning.

I vissa moment – köregenskaper och buller – ingår även en subjektiv värdering i betyget som komplement till mätvärdet. Hur väl däckets rullar över ojämnheter betygsätts strikt subjektivt.

Maximalt antal poäng för alla delmoment är 100. Ett däck med endast medelresultat – 3:or i alla moment – får betyget 60.

Snabbetygen sätts för att ge bättre överskådlighet och bygger på delbetygen. Exakta värden redovisas på sidorna 24–25.

MAXIMAL POÄNG FÖR RESPEKTIVE DELMOMENT:

Bromsning på våt väg	15
Kurvgrepp på våt väg	10
Körning på våt väg	15
Vattenplaning	10
Vattenplaning, kurva	10
Bromsning på torr väg	10
Körning på torr väg	10
Bränsleförbrukning	10
Buller	5
Rullkomfort	5
Sammanlagt maximalt	100

Hur resonerar tillverkarna kring att fortsätta producera däck i Ryssland?

Hur resonerar tillverkarna kring däck som produceras i Ryssland? Motorföraren frågade några representanter i branschen.

HUR STOR PÅVERKAN Rysslands invasion av Ukraina och de efterföljande sanktionerna kommer att få på bilindustrin är i dagsläget svårt att säga. Tillverkare med produktion i Ryssland, som Ford, BMW, Hyundai med flera har stängt sina fabriker. Ukraina och Ryssland förser bilindustrin med råmaterial som aluminium, palladium och neongas. Industrin

förväntar sig högre priser samt material- och komponentbrist som leder till produktionsstopp även i europeiska fabriker. Så här svarar Nokian och Pirelli:

Emil Sundholm,

produktchef Nokian Tyres:

– Vi följer situationen i Ukraina och Ryssland från dag till dag och tar till nödvändiga åtgärder för att säkra leveranser till våra nordiska kunder och slutkonsumenter. Tillgängligheten för Norden är av högsta prioritet. Vi gör nödvändiga förändringar i

produktion där vi flyttar tillverkning av nyckelprodukter från Ryssland till Finland och USA.

Linda Bång, marknadschef

Pirelli Tyre Nordic AB:

– Pirelli planerar inte att stänga fabriker till följd av Rysslands pågående invasion av Ukraina och vi övervakar ständigt utvecklingen av effekterna av situationen genom en speciellt sammansatt kriskommitté. Så som det ser ut förutser vi inte att produktionen stoppas i någon fabrik.

MHF Förbundsmöte 2022

Måndag 13 juni

Plats: Hotel Scandic Skogshöjd i Södertälje

Alla medlemmar är välkomna som åhörare.
Valda ombud får särskild kallelse och behöver inte anmäla sig.



**INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI**



Från vardagen till äventyret.

Säkerhet startar med däck.

Continental har utvecklat testvinnande däck i över 150 år. Därför vet vi hur vi ger din bil bästa tänkbara grepp i alla situationer. I alla väder. På alla underlag. Från måndag morgon till helgnöjet. Oavsett vart sommaren tar dig kan du tryggt lita på oss hela vägen. Läs mer på **continental.se**



Kör sladdlöst oavsett motor.

Våra däck är utvecklade för ett säkert grepp i alla situationer. Oavsett om du kör på el eller konventionella bränslen.

Nyhet!



SportContact™ 7

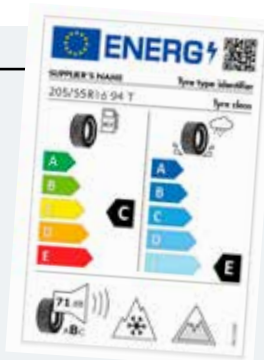
FAKTA RULLMOTSTÅND

□ Alla nya däck i Europa får en energiklassning baserat på sitt rullmotstånd. Betygsskalan går från A till E, där A är det mest lättrollade. Mätproceduren följer en EU-standard där däckets rullar rakt fram på en stor trumma. Resultatet presenteras som kg/ton. För att dubbelkolla att däckens i testet är korrekt klassade har vi kontrollerat rullmotståndet enligt EU-standard. För jämförelsens skull har vi dock testat med samma premisser och inte anpassat förfarandet till däckens belastningsindex som annars är brukligt. Resultatet för de XL-förstärkta däckerna från Nokian och Toyo, med belastningsindex 94 istället för 91, är alltså direkt jämförbara med de övriga testdeltagarna.

Som väntat presterar eko-däck bäst i laborietestet. Det är vanligt förekommande att eko-däck har lägre mönsterdjup. Av nyfikenhet lät vi svarva ned Goodyear (som var det snålaste av de "vanliga" däckerna i testet) ned till 6,1 mm för att matcha Michelin e.Primacy. Det gav en tydlig effekt. Plötsligt var Goodyear-däcket nästan lika lättrollade som de övriga eko-däckerna. Det är alltså jakten på bättre certifieringsvärden som gör att mönsterdjupet kompromissas bort på däck med miljöprofil.

VAD INNEBÄR DET I PRAKTIKEN?

Det är svårt att överföra labbvärdet till exakt energiförbrukning i verkligheten. På en bil står inte däckens platt på vägen som i



rullprovet, utan de har olika vinklar beroende på bilens hjulinställningar. Även styrutslag och vägens ojämnheter påverkar däck olika mycket.

Biltillverkarna själva har en tumregel att det skiljer cirka 3 g/km (0,12 l/100 km bensin) enligt WLTP mellan varje steg. För elbilar är tumregeln omkring 15 km i räckvidd enligt WLTP. Förbrukningsförändringarna stämmer ganska väl med däckbranschens egna uppskattningar, även om skillnaderna växer till de sämsta D- och E-klassade produkterna.

	A	B	C	D	E
Förbrukning bensin, l/100 km*	6,60	6,70	6,82	6,96	7,11
Räckvidd på el, km**	400	385	370	355	340

*Enligt däckbranschorganet BRV.

**Uppskattning enligt biltillverkare.

Eftersom det finns skillnader i laboratoriesiffror och faktisk energiförbrukning ute på vanlig väg väljer vi att testa verklig förbrukning med däckerna monterade på en bil. Resultatet är redovisat på sidan 25 och det är dessa siffror som ligger till grund för vår betygsättning. För det är ju prestandan på vägen som betyder allra mest.



Balans.

Vi jobbar med balans.

Balans mellan människa och ekosystem, mellan uttag och resurs, behov och risk.

1 januari 2023 etablerar vi en ny världsledande organisation för däckåtervinning. Följ resan dit på sdab.se



**SVENSK
DÄCKÅTERVINNING**



Väg- och lufttemperatur mäts mellan varje set. Ett speciellt referensdäck körs med jämna mellanrum och avslöjar hur mätresultaten påverkas av väderleken.

SCORPION™



The TÜV SÜD Tire Performance Mark is a mark of excellence and confidence when buying a tyre.*



THE
**SUMMER
IDOL**

DESIGNED FOR SUV ABILITIES.

HIGH
EFFICIENCY

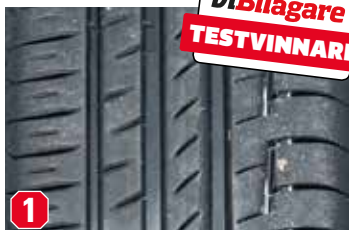
EXCELLENT DRY AND
WET GRIP PERFORMANCE

OUTSTANDING
QUIETNESS

* Performance Mark nr Z2 082041 0005 Rev. 00 - Obtained by achieving the essential technical performance requirements of the independent certification body TÜV SÜD following tests carried out in January and February 2022 with tyres size 235/55R19. More information on <https://www.pirelli.com/tyres/en-ww/car/scorpion-tuv-certificate.pdf>. Test report n. 713234207-SS. Valid until: 2027/02/09.



ViBillägare
TESTVINNARE



Continental

PremiumContact6

Continental har imponerande bromsprestanda på både våt och torr väg. Här finns de allra kortaste bromssträckorna, speciellt på torrt. Även kurvgreppet håller högsta klass på våt som torrt. Det tar styrning kvickt och med god precision. När kurvhastigheterna till slut blir för höga bibehåller "PC6" en god hanterbarhet som gör det stabilt och lättkört i krissituationer.

Den sportigare inriktningen kommer på bekostnad av komfort. Det rullar något hårdare över ojämnheter och bullernivån är högre än hos de allra tystaste, dock utan störande frekvenser.

Korta stoppsträckor och bäst kurvprestanda med få svaga sidor ger en klar testseger till Continental när allt summeras.

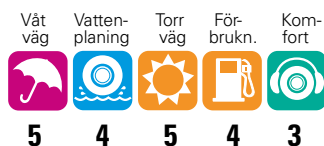
FAKTA

Pris, kr	989
Tillverkningsland	Tjeckien
Tillverkningsdatum	vecka 25, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	71
Mönsterdjup mitten, mm	7,4
Belastning/Hastighetsindex	91V
Hårdhetstal, Shore	72
Slitvärde (Treadwear)	280
Vikt, kg	9,0

POÄNG

Bromsning på våt väg	15
Kurvgrepp på våt väg	10
Körning på våt väg	15
Vattenplaning	8
Vattenplaning, kurva	8
Bromsning på torr väg	10
Körning på torr väg	10
Bränsleförbrukning	8
Buller	3
Rullkomfort	2
Totalpoäng	89

SAMMANFATTNING



+ Korta bromssträckor, högt kurvgrepp, trygga köregenskaper.

- Något lägre komfort.



Nokian

Hakkä Blue 3

En av testets stora nyheter är tredje generationen Hakkä Blue. Jämfört med föregångaren finns här en mer välavvägd balans mellan vått/torrt där framförallt stabilitet och greppnivå på torrt har lyfts ett snäpp.

Men det är fortfarande blöta vägar som är däckets specialitet. Stoppsträckan är testets kortaste. Köregenskaperna är logiska och lättkontrollerade med en stabil bakvagn, även i höga kurvhastigheter. Däremot missar Blue 3 de allra högsta poängen i vattenplaningsmomenten. Rullmotståndet är också relativt högt.

Medan Blue 3 har en del rullljud på slät asfalt är bullernivån på grov väg riktigt bra. Högt våtgrepp med förbättrad skärpa på torrt ger en silverpeng totalt.

FAKTA

Pris, kr	1 069
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	vecka 24, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	67
Mönsterdjup mitten, mm	7,9
Belastning/Hastighetsindex	94V
Hårdhetstal, Shore	66
Slitvärde (Treadwear)	i.u.
Vikt, kg	8,2

POÄNG

Bromsning på våt väg	15
Kurvgrepp på våt väg	10
Körning på våt väg	15
Vattenplaning	8
Vattenplaning, kurva	8
Bromsning på torr väg	8
Körning på torr väg	8
Bränsleförbrukning	4
Buller	4
Rullkomfort	3
Totalpoäng	83

SAMMANFATTNING



+ Högt våtgrepp, lättkontrollerade på greppsgränsen. Tysta på grov väg.

- Relativt hög förbrukning.



Bridgestone

Turanza T005

Japanska Bridgestone erbjuder en utmärkt mix mellan körglädje och relativt låg förbrukning. Turanza T005 tar styrning kvickt och kan undvika plötsliga hinder utan nämnvärd understyrning. Balansen är neutral och trots kvicka reaktioner förblir bakvagnen stabil under press.

På torrt har Bridgestone kort bromssträcka och utmärkt stabilitet i högre hastigheter. Även i de våta delmomenten presterar det bland de bästa. Jämfört med tidigare år klarar T005 vattenplaningsmomenten väl denna gång.

Minuspостerna är komfortrelaterade. Underlagskänsligt med ett lågfrekvent ljud på grov asfalt. Rullkomforten är stram över skarvar. Trivsamma köregenskaper ger en tredje plats.

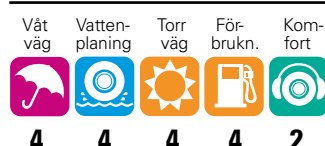
FAKTA

Pris, kr	879
Tillverkningsland	Polen
Tillverkningsdatum	vecka 19, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	B
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	71
Mönsterdjup mitten, mm	7,4
Belastning/Hastighetsindex	91W
Hårdhetstal, Shore	65
Slitvärde (Treadwear)	i.u.
Vikt, kg	7,6

POÄNG

Bromsning på våt väg	12
Kurvgrepp på våt väg	8
Körning på våt väg	15
Vattenplaning	8
Vattenplaning, kurva	10
Bromsning på torr väg	8
Körning på torr väg	8
Bränsleförbrukning	8
Buller	2
Rullkomfort	2
Totalpoäng	81

SAMMANFATTNING



+ Rappa styrreaktioner, hög körglädje.

- Rullar hårt över gupp, väggljud.



Toyo

Proxes Comfort

Nya Proxes Comfort från japanska Toyo ersätter föregångaren Proxes CF2 och tillhör en något lägre prisklass. Det märks inte på prestandan. Nya Proxes Comfort placerar sig frekvent på den övre halvan i delmomenten med god bromsprestanda och högt kurvgrepp. Beteendet är klanderfritt med ett välbalanserat uppträdande under press, både på våt och torr väg. Dock har det något svårare att hantera plötsliga körmoment i höga farter.

Motståndskraften mot vattenplaning är hög, speciellt i kurvor. Bullermässigt är det riktigt tyst på släta vägar, men får en tendens till resonansljud på grövre asfalt. Hög och jämn nivå utan allvarliga minus imponerar.

Det här är ett prisvärt däck.

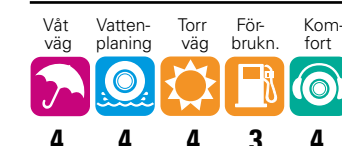
FAKTA

Pris, kr	779
Tillverkningsland	Japan
Tillverkningsdatum	vecka 4, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	70
Mönsterdjup mitten, mm	7,9
Belastning/Hastighetsindex	91H
Hårdhetstal, Shore	67
Slitvärde (Treadwear)	i.u.
Vikt, kg	8,4

POÄNG

Bromsning på våt väg	12
Kurvgrepp på våt väg	8
Körning på våt väg	12
Vattenplaning	8
Vattenplaning, kurva	10
Bromsning på torr väg	8
Körning på torr väg	8
Bränsleförbrukning	6
Buller	4
Rullkomfort	3
Totalpoäng	79

SAMMANFATTNING



+ Högt våtgrepp, bra vattenplaningsförmåga i kurvor.

- Relativt hög förbrukning.

Få **500 kr** rabatt på nya sommardäck!

Välj däck från Gislaved eller Continental.
Självklart byter vi även däcken åt dig
i någon av våra verkstäder.

Erbjudandet gäller på OKQ8 Bilverkstad
1 april – 31 maj.

Hitta dina däck på [OKQ8.se](https://okq8.se)



Rabatten gäller vid köp av 4 st nya sommardäck.





Michelin

Primacy 4

Primacy 4 har en naturlig och fin körkänsla med linjär styrrespons kombinerat med god stabilitet. Det förblir lättkört och logiskt när man balanserar på greppgränsen. I undanmanöverproven hanterar det lastväxeleffekten utan protester.

Nu när miljöoptimerade e.Primacy har lanserats noterar vi att Primacy 4 fått mer mönsterdjup än tidigare tester och "P4" har den allra högsta motståndskraften mot vattenplaning i detta gäng. Däremot är själva gummiblandningens våtgrepp inte på topp. Kanske är detta kompromissen som blir med Michelins uttalade fokus på slitstyrka?

Vidare är vägljudet underlagskänsligt med tydligt buller på grov asfalt. Det ger en femte plats totalt.

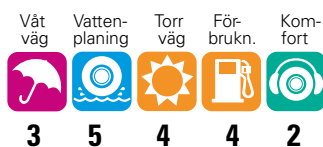
FAKTA

Pris, kr	1 039
Tillverkningsland	Polen
Tillverkningsdatum	vecka 52, 2020
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	68
Mönsterdjup mitten, mm	7,5
Belastning/Hastighetsindex	91V
Hårdhetstal, Shore	66
Slitvärde (Treadwear)	340
Vikt, kg	8,9

POÄNG

Bromsning på våt väg	12
Kurvgrepp på våt väg	8
Körning på våt väg	9
Vattenplaning	10
Vattenplaning, kurva	10
Bromsning på torr väg	8
Körning på torr väg	8
Bränsleförbrukning	8
Buller	2
Rullkomfort	3
Totalpoäng	78

SAMMANFATTNING



Logiskt och lättkört. Vattenplaning.

Kurvgrepp på våt väg. Ljudkomfort.



Goodyear

EfficientGrip Perform. 2

Goodyear går inte riktigt att känna igen från ifjol. Då, i 17-tum, sniffade det på slutsegern. Nu blir poängskörden sämre. Våtgreppet är bra men körprecisionen lämnar en del att önska. Det är svårt att placera bilen exakt där man vill under press. På torr väg har det en tydligt progressiv styrreaktion och hanterar inte undanmanöverprov med samma akkuratess som de bästa. Bromssträckorna är därtill medelmåttliga.

Däremot har Goodyear andra tydliga förtjänster. Komforten är hög med lågt vägbuller på grov väg. Förbrukning är i paritet med eko-däcken och jämfört med dessa har Goodyear betydligt bättre trafiksäkerhet! Detta är en bra kompromiss mellan rullmotstånd och säkerhet.

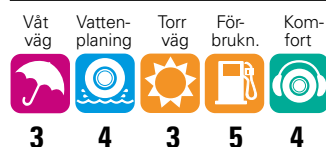
FAKTA

Pris, kr	869
Tillverkningsland	Polen
Tillverkningsdatum	vecka 27, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	B
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	69
Mönsterdjup mitten, mm	8,2
Belastning/Hastighetsindex	91V
Hårdhetstal, Shore	64
Slitvärde (Treadwear)	360
Vikt, kg	8,3

POÄNG

Bromsning på våt väg	9
Kurvgrepp på våt väg	8
Körning på våt väg	12
Vattenplaning	8
Vattenplaning, kurva	8
Bromsning på torr väg	6
Körning på torr väg	6
Bränsleförbrukning	10
Buller	4
Rullkomfort	4
Totalpoäng	75

SAMMANFATTNING



Hög komfort, lågt rullmotstånd, pris.

Något diffusa köregenskaper.



Nokian

Hakka Green 3

Nokians nya miljödäck har inte lika lågt mönsterdjup som vissa andra eko-däck. Det finska ekodäcket presterar också bättre på våta vägar jämfört med de två andra miljöalternativen. Bromssträckan i vätan imponerar ej, men körbarheten och kurvgreppet är godkänt. Beteendet är välbalanserat med lätt understyrning och föraren får god feedback när greppgränsen närmar sig.

Däremot är Hakka Green desto sämre på torr väg med mediokra kurvshastigheter och lång stoppsträcka. Dock är det tystast av alla på grov väg.

För att vara ett eko-däck med säkerhetskompromisser är förbrukningen för hög. Det finns vanliga däck som är lika snåla. Välj dem i stället.

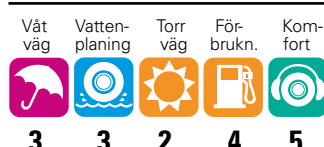
FAKTA

Pris, kr	1 019
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	vecka 30, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	A
EU-märkning, våtgrepp	B
EU-märkning, buller dB(A)	69
Mönsterdjup mitten, mm	7,9
Belastning/Hastighetsindex	94V
Hårdhetstal, Shore	65
Slitvärde (Treadwear)	i.u.
Vikt, kg	7,7

POÄNG

Bromsning på våt väg	6
Kurvgrepp på våt väg	6
Körning på våt väg	9
Vattenplaning	6
Vattenplaning, kurva	8
Bromsning på torr väg	4
Körning på torr väg	4
Bränsleförbrukning	8
Buller	5
Rullkomfort	4
Totalpoäng	60

SAMMANFATTNING



Tyst, skapligt våtgrepp för att vara ett eko-däck.

Långa bromssträckor, inte tillräckligt snålt.



Continental

EcoContact6

Medan syskonet PremiumContact6 blir testvinnare sladdar EcoContact6 längre ned i fältet. Bokstavligen. Våtgreppet lämnar mycket att önska och ofta är det baken som släpper först med en ovälkommen sladd. Stoppsträckan på blöt väg är över fyra meter längre än PremiumContact6 vid 80 km/h – en skillnad som växer rejält vid högre farter.

Med relativt lågt mönsterdjup – 6,7 mm nya – vattenplanar däck tidigt. Inte heller på torr väg lag presterar EcoContact6 speciellt bra. Det är något sävligt att ta styrning och ändra kurs. Dock är högfartsstabiliteten god.

EcoContact6 har den lägsta förbrukningen i testet och komforten är hög. Men det kan inte rättfärdiga ett köp.

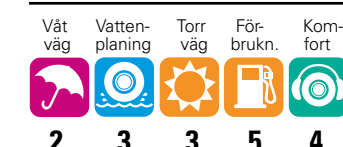
FAKTA

Pris, kr	989
Tillverkningsland	Tyskland
Tillverkningsdatum	vecka 25, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	A
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	71
Mönsterdjup mitten, mm	6,7
Belastning/Hastighetsindex	91V
Hårdhetstal, Shore	68
Slitvärde (Treadwear)	i.u.
Vikt, kg	7,9

POÄNG

Bromsning på våt väg	6
Kurvgrepp på våt väg	4
Körning på våt väg	6
Vattenplaning	6
Vattenplaning, kurva	6
Bromsning på torr väg	6
Körning på torr väg	6
Bränsleförbrukning	10
Buller	4
Rullkomfort	3
Totalpoäng	57

SAMMANFATTNING



Låg förbrukning. God komfort.

Dåligt våtgrepp, långa bromssträckor, sävligt styrkänsla.



Michelin

e.Primacy 🍀

Det franska eko-däcket sägs ha en CO₂-neutral tillverkningsprocess. Även om rullmotståndet var det lägsta vi uppmätte i laboratoriet, var det inte snålast när vi mätte verklig förbrukning. Jämfört med Primacy 4 har e.Primacy något bättre styrrespons och vassare högfartsstabilitet. Här märks det att det är konstruerat för att klara tyngre laddbilarna, delvis hjälpt av det ovanligt låga mönsterdjupet – bara 6,1 mm.

På torr väg är greppet snäppet sämre än Primacy 4. På våt väg blir skillnaderna enorma. Klent kurvgrepp, tidig vattenplaning och skrämmande långa bromssträckor. Det är riktigt svårkört på blöt asfalt. Miljötänket gick för långt. Poängmässigt blir det rejält akterseglat.

FAKTA

Pris, kr	1 119
Tillverkningsland	Italien
Tillverkningsdatum	vecka 11, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	A
EU-märkning, våtgrepp	B
EU-märkning, buller dB(A)	69
Mönsterdjup mitten, mm	6,1
Belastning/Hastighetsindex	91W
Hårdhetstal, Shore	62
Slitvärde (Treadwear)	340
Vikt, kg	8,0

POÄNG

Bromsning på våt väg	3
Kurvgrepp på våt väg	4
Körning på våt väg	3
Vattenplaning	4
Vattenplaning, kurva	4
Bromsning på torr väg	8
Körning på torr väg	6
Bränsleförbrukning	10
Buller	3
Rullkomfort	3
Totalpoäng	48

SAMMANFATTNING

Våt väg	Vattenplaning	Torr väg	Förbrukn.	Komfort
1	2	4	5	3

+ Lågt rullmotstånd, god stabilitet, fin styrkänsla.

- Skrämmande dåligt våtgrepp! Långa bromssträckor i väta.



Petlas

Imperium PT515

Turkiska Petlas erbjuder en av de billigaste produkterna man kan hitta på nätet. Men Imperium PT515 är INTE ett prisvärt alternativ. Det här är att kasta pengarna i sjön! Stoppsträckan på våt asfalt är hela 10 meter längre än det bästa däck från 80 km/h.

I undanmanöverproven på torr väg kan inte Petlas-däcken "nolla ut" sidokrafterna utan får stora problem med lastväxeleffekt vilket gör att däckets sladdar brett och blir svårkontrollerat. På våt väg växlar det lynnigt mellan understyrning i i kurvan till överstyrning mitt i svängen.

Budgetdäck ofta sitter på äldre, billigare bilar med sämre krocksäkerhet. Det är en livsfarlig kombination. Spara pengar på något annat än däck.

FAKTA

Pris, kr	621
Tillverkningsland	Turkiet
Tillverkningsdatum	vecka 27, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	B
EU-märkning, buller dB(A)	71
Mönsterdjup mitten, mm	8,1
Belastning/Hastighetsindex	91V
Hårdhetstal, Shore	66
Slitvärde (Treadwear)	300
Vikt, kg	8,9

POÄNG

Bromsning på våt väg	3
Kurvgrepp på våt väg	4
Körning på våt väg	3
Vattenplaning	6
Vattenplaning, kurva	6
Bromsning på torr väg	4
Körning på torr väg	2
Bränsleförbrukning	4
Buller	4
Rullkomfort	4
Totalpoäng	41

SAMMANFATTNING

Våt väg	Vattenplaning	Torr väg	Förbrukn.	Komfort
1	3	1	2	4

+ Bra stötdämpning och lågt buller på grov asfalt.

- Sladdkänslighet i krissituationer. Dålig bromsprestanda.

BRIDGESTONE

Your Journey, Our Passion



www.bridgestone.se

BILRETUR

Miljöklok Bilåtervinning

Bilproducenternas samarbetspartner

Mottagningssystem
för uttjänta bilar
www.bilretur.se

För ökad återvinning!



SUV-AKTIG COUPÉ. Nya VW Taigo slår sig in bland de kompakta suvarna. Den saknar fyrhjulsdrevning, men är en pigg liten pralin för dem som behöver en smidig bil med kaxig utstrålning.

FOTO: STEFAN NILSSON

Nätt suv i hett segment

Volkswagen presenterar ännu en nätt suv i ett hett segment. Lilla Taigo baseras på Polo, men är högre och sportigare till utseendet. Man vågar sig till och med på att kalla modellen för att ha en coupé-liknande siluett. Ett vågat antagande?

NÅGRA VOLKSWAGEN POLO går inte längre att köpa nya i Sverige. I alla fall inte sedan ett drygt år tillbaka. Efterträdaren heter Taigo, med ett klart suv-utseende, och första provkörningen kunde göras nu i mitten av januari.

Taigo bygger på samma plattform som Polo, MQB A0, och delas även med exempelvis VW T-Cross, samt med koncernsyskon från Audi, Skoda och Seat.

SMÅ, KOMPAKTA SUVAR är populärare än någonsin. De behöver inte ens erbjudas med fyrhjulsdrevning. Den högre markfrigången, liksom insteg och sittposition, gör modellerna attraktiva. Det gäller inte minst äldre som hellre kliver in i en bil, än ner i en bil. Yngre, utan barn, tycker också att det här är en smidig lösning på transportmedel.

Taigo mäter knapp 430 centimeter i

längd, vilket gör den smidig i stadstrafik, både att köra och parkera. Två, turbomotorade motoralternativ erbjuds, antingen en 1-liters, trecylindrig maskin på 110 hästkrafter, eller en fyra på 1,5 liter och 150 hästkrafter. Bägge varianterna körs på bensen och deklarerar till 5,9 l/100 km för den trecylindriga och 6,1 l/100 km för fyran. Växel-lådorna är 7-stegade DSG-lådor. Vi föredrar den motorstarkare varianten som helt enkelt känns mer körbar, särskilt när vägen skiftar uppför och nerför.

KAROSSEN HAR COUPÉ-LIKNANDE drag, men att kalla en fyradörrars kaross, trots ett slutande tak, för coupé är lite väl modigt av antingen design-, eller säljavedelningen på Volkswagen. De borde veta bättre, särskilt som de historiskt haft tvådörrars, coupé-modellen Scirocco.

Men nog om hårklyveri vad gäller definitioner. Taigo går in i småbilssegmentet. Det innebär, i Taigos fall, att baksätesspassageraren inte har mycket utrymme för benen. I alla fall inte när två normalstora journalister sitter i varsitt framsäte.

Instrumentens layout känns igen från övriga Volkswagen-modeller, som den digitala,

tydliga instrumentpanelen. Dock hade vi hellre sett tydliga vred till klimatanläggningen istället för touch-kontroller. De finns, men då till instegsmodellen av Taigo med manuell ac. Då landar priset på strax under 260 000 kronor med lilla motorn.

Främre stolarna upplevs helt tillfyllest vad gäller komfort och inställningsmöjligheter. Startknapp istället för nyckel är extrautrustning för drygt 4 000 kronor, och knappen hittas bredvid växelspaken. Vi uppskattar att det även finns en "hederlig spak" för handbromsen.

SMÅ BILAR BRUKAR VARA lite stötiga i fjädringen på ojämn väg, och Taigo är inget undantag. För storleken får bilen ändå godkänt vad gäller komforten. Styrningen känns riktigt bra och nästan förvånande "vuxen" i reaktion och återkoppling till föraren för att sitta i en så pass liten bil.

Sikten är bra, med tydliga sidospeglar. Backkamera ingår först om man beställer kamera för 3 100 kronor, eller om man väljer till dragpaketet. Då får bilen dra 1 200 kilo, förutsatt att stora motorn sitter under huven.

MIKAEL LINDBERG

SKÖNA STOLAR. Lättavläst digital instrumentering, men vi hade önskat oss vred till klimatanläggningen. Stolarna får beröm, liksom att det sitter spak till handbromsen.

KORTFAKTA

VOLKSWAGEN TAIGO 1,5

TSI R-LINE

Pris: Från 277 900 kr.

Motor: Bensen, 4 cyl, 1 500 cm³.

Effekt bensinmotor:

150
hk/112
kW.



Maxi-malt

vridmoment: 250

Nm vid 1 500–3 500
varv/min.

Prestanda: Toppfart
212 km/h, 0–100
km/h: 8,3 s.

**Längd/bredd/
höjd/axelavstånd:**
426,6/175,7/151,5/
255,4 cm.

Tjänstevikt/

max last/släp:

1 329/421/1 200 kg.

Garantier: Nybil 3
år/10 000 mil. Vagn-
skadegaranti 3 år.

Lack 3 år. Rostskydd
12 år. Assistans 3 år.

**Förbrukning blandad
körning:** 6,1 l/100 km
enl. WLTP.

CO₂-utsläpp: 139 g/
km.

- Autobroms
- Alkolås



Smidig
småbil
Bra sikt



Lite plastig
inredning
Hård hatt-
hylla

SOMMARPÄRLOR

5 tips för bilsemestern



Göteborg–Fredrikshamn eller Halmstad–Grenå

1. DANMARK – SKAGEN

I Skagen möts du av öppna vidder och ett hänförande ljus. Här hittar du mysiga små butiker längs gågatan. Passa på att njuta av de fantastiska stränderna och missa inte Skagens museum som nu har blivit ännu större och bättre. Ett måste när man är i Danmark är de klassiska smörrebröden – rågbröd med olika toppings och smaker.

2. DANMARK – MARIAGERFJORD

Mariagerfjord är känt som Danmarks vackraste fjord och området kring fjorden är fyllt med goda upplevelser. Här ligger naturen och kulturen i fokus och "The Good Life" lever i praktiken – varje dag och hela året. På Mariager Saltcenter kan du besöka en saltgruva och simma i "Döda havet" där vattnet är 37° och salthalten 30%.

Göteborg – Kiel

3. TYSKLAND – HAMBURG

Hamburg i norra Tyskland är en av världens vackraste och charmigaste städer. Denna världsmetropol med sina hundratals kanaler kallas även norra Venedig. Här finns ett stort utbud av musikaler, vackra parker och trädgårdar. Det glänsande konserthuset Elbphilharmonie har dessutom blivit en ny siluett för staden.



Karlskrona–Gdynia

4. POLEN – TRESTADSOMRÅDET

Med bil tar du dig enkelt mellan de tre grannstäderna Gdansk, Sopot och Gdynia. Gdynia är en modern stad som präglas av arkitektur och kultur, Gdansk är känd för flera historiska minnesmärken medan Sopot är en underbar kurort. Här finns en fantastisk vit sandstrand som är hela 4,5 km lång!


Stena Line

stenaline.se



Nynäshamn–Ventspils

5. LETTLAND –

VENTSPILS & RIGA

Ventspils är en liten stad med gamla anor, ett perfekt första stopp i Lettland. Ventspils bjuder på både smala kullerstensgränder i Gamla stan och en imponerande kust med långa fina sandstränder. Bara 2,5 timmes bilfärd från Ventspils ligger Lettlands huvudstad Riga. Strosa runt i den gamla stadskärnan som finns med på UNESCO:s världsarvslista.





Det är lätt att trivas i Lillehammer, norr om Oslo. Porten till ett av Norges största skidområden. Varför inte göra en vårvinterresa i sköna april, för en vilsam bilfärd mellan orterna.

LILLEHAMMER VAR PLATSEN för de olympiska vinterspelen 1994, och en anledning att tävlingarna hamnade just här handlade mycket om den goda tillgången på snö. För det mesta ligger den djup från mitten av november till början av maj.

Alpina Sjusjøen, Hafjell och Kvitfjell ingår tillsammans med Skeikampen i Lillehammer Ski Resorts, och skryter med Norges bästa utförsåkning. Vad sägs om över 90 nedfarter, närmare 50 liftar och en handfull terrängparker. Längdåkarna får sitt lystmäte genom över 200 mil preparerade spår,

som sträcker sig ända upp till Gudbrandsdalen och Gålå.

Sjusjøen har ett familjevänligt skidberg med flera snälla pister. Men det är främst längdskidåkningen som lockar. Det finns även möjlighet att varva skidåkningen med hundspannsturer och vinterridning på islandshästar.

NORRMÄNNEN HAR HYTTER i mängd längs fjällslutningarna. Vill man som gäst njuta av helpension är det därför Rustad fjellstue som gäller. Det anrika pensionatet på drygt 800 meters höjd, och med skidspåren utanför husknuten, har drivits av samma familj i fyra generationer.

Från Rustad kan du skida det klassiska Birke-

beinerspåret ända ner till Lillehammers skidstadion, och Trolløypa vidare till alpina Hafjell. Dessutom finns det ett sinnrikt nätverk av slingor som gör att du lätt kan tillbringa en vecka i området och ständigt finna nya sträckningar.

I ETT AV SPÅREN TRÄFFAR JAG två pigga norska "krutgummor", som är här under en aprilvecka för att njuta av skidåkning och vilsamt pen-

Vårvinternjutning i norska fjäll

sionatsliv. Marit
Lyftingsmo och Grete
Svendsen från Oslo har varit vän-
ner i mer än 45 år, och börjat umgås än mer
sedan de blev änkor.

SVÅRSLAGET. Även
under vårvintern
kan snön ligga me-
terdjup i Kvitfjells
böljande backar.

FOTO: VEGARD BREIE

REPORTAGE:
CENNETH SPARBY

– Vi trivs allra bäst ute på fjället, säger de båda med ett skratt. Två pigga pensionärer, som bägge fyllt 80 med råge.

De tog tåget till Lillehammer, och sedan lokalbussen nästan ända fram till pensionatet.

– Självklart reser vi så miljövänligt vi kan, säger Marit. Det är en del av upplevelsen med att komma hit.

PÅ RUSTAD FJELLSTUE HÄLSAR Karianne Rustad välkommen och berättar att det var hennes farfar som började med att erbjuda en bädd och middag till fjällvandrare i mitten av 1930-talet.

Efter några år öppnade man den gamla fåbodvalen även för vinterturister.

– Då fick gästerna åka häst och släde den sista biten, berättar hon och visar mig runt i de gamla sällskapsrummen.

Trasmattor på rustika trägolv, bonader, svartvita fotografier och oljemålningar med fjällmotiv på väggarna – samt en sprakande björkvedsbrasa i öppna spisen – borgar för stugnys efter skiddagens slut.

Under kriget annekterade tyska Gestapo pensionatet för att ha det som semesterboende – samtidigt som Kariannes farfar gömde flyktingar för att hjälpa dem vidare till Sverige. Så det sitter en hel del historia i väggarna.

Rustad har många stamgäster. Flera har varit här sedan tidigt 1970-tal, och det är nog hemkänslan och stämningen som gör att de återvänder, tror Karianne.

Det märks tydligt i matsalen timmen senare. Vid dukade bord med levande ljus, tygservetter och stärkta linnedukar serveras spekemat – lufttorkad skinka från Gudbrandsdalen – ugnstekt öring och marinerade hjortron med vispgräddt till dessert.

Vi är en minst sagt brokig skara gäster under middagen – från USA, Holland, England, Tyskland, Japan och Sverige. Och så några norska sällskap förstås. Alla har vi naturen och skidåkningen som gemensam nämnare.

HAFJELL ÄR NÄSTA STOPP. Från håll ser själva skidområdet inte så märkvärdigt ut, men väl på plats har man riktigt roligt. För det finns flera kilometerlånga pister, och med vidsträckta barnområden därtill så framstår Hafjell som den perfekta familjdestinationen.

Före OS i Lillehammer 1994 fanns här varken lift eller pist, utan allt byggdes i början av 1990-talet. Dessutom i en miljö med bondgårdar mellan backarna.

För den som vill varva de alpina svängarna med längdskidåkning är det bara att glida in i det mer än 30 mil långa spårssystemet från Hafjellstoppen, med Sjusjoen ett par timmars skidfärd söderut.

Hafjell och Kvittfjell marknadsförs sedan några år tillbaka som en gemensam destination, med skid-



KRUTGUMMOR PÅ TUR. Marit och Grete trivs allra bäst ute på fjället.



Karianne Rustad och Mike Myers är värdpar på Rustad fjellstue.



Rustad har fått pris för sin frukost.



Allt andas tidlöshet på Rustad fjellstue.



Från toppen av Kvittfjell får man en häftig vy över nationalparkerna Rondane och Jotunheimen.



Tre skidturister siktar mot högre höjder.



Är du säker på dina sommardäck?

Alla vet vi ju hur oberäknelig den svenska sommaren kan vara. Så kontrollera att dina sommardäck håller måttet. Våra däckexperter rekommenderar att du byter till nya senast när mönsterdjupet kommer neråt 3 mm. Då börjar bromssträckan bli allt längre, särskilt på vått underlag.

Om det är dags att byta, hjälper vi dig med precis rätt sommardäck för just din bil och din körning. Du hittar experterna hos våra återförsäljare. Och dem hittar du på [volkswagen.se](https://www.volkswagen.se).



Dela upp betalningen på 12 månader utan ränta och avgifter.

Med Volkswagenkortet Visa kan du dela upp ditt köp hos din Volkswagenåterförsäljare på 12 mån utan ränta eller avgift för krediten vilket ger en effektiv ränta på 0,0% (2020-01-27). Den genomsnittliga månadskostnaden är 834 kr och totalt återbetalningsbelopp är 10 000 kr vid en skuld på 10 000 kr. Volkswagenkortet Visa är en löpande kontokredit med ränte- och avgiftsfri inköpsmånad. Om du väljer att delbetala ditt köp utanför din Volkswagenåterförsäljare eller om du frångår din delbetalningsplan för köpet tillkommer f.n 17,40% rörlig ränta och avavgift om 25 kr/mån. Detta ger ett månadsbelopp på 923 kr, ett totalt återbetalningsbelopp på 11 081 kr och en effektiv ränta på 21,27 % vid en skuld på 10 000 kr i 12 månader. Samtliga räntor per 2020-01-27. Kreditgivare är Ikano Bank AB (publ), orgnr 516406-0922. Poäng utgår inte vid betalningar genom tjänsten Betalo eller kontantuttag.



Här behöver man inte leta länge efter fina skidspår.



FRILUFTSDRÖMMAR. Det är lätt att njuta av vårsolen i Kvittfjell.



Färdkost på turen.



Dessertdags på fjället.



Smakrika ostar från lokala ysterier.



Grillad pilgrimsmussla på För Restaurant.

buss mellan orterna. Det tar knappa timmen att nå Kvittfjells betydligt brantare backar. Varje vinter hålls här både störtlopp och super-G i världscupen för damer och herrar.

Hit söker sig de avancerade åkarna, som lockas av drygt 800 meters fallhöjd och flera svarta pister. Men även barnfamiljerna, som har hela västsidan av fjället för sig själva, med snälla glidarbackar och stort barnområde.

Allra högst upp i systemet, vid störtloppsbackens början, öppnar sig fjällpanoramat med 2 000-me-

terstopparna i nationalparkerna Rondane och Jotunheimen.

FRÅN TOPPEN UTGÅR även längdspåren, och precis som i Sjusjøen är det välpistat och högst inbjudande. Kvittfjell är även en del av Peer Gynt Ski Region, som sträcker sig från Espedalen i nordväst till Skeikampen i söder.

Tyri-Hans skicafé är ett måste. Med solsäkert läge i väst är den gamla fåbodvallen en poppis anhalt för både längdskidåkare och alpina dito. Den ört-

kryddade korven med hemlagat mandelpotatismos är en storsäljare. Dessutom bjuds det på vedugnsbakade pizzor, och idel smaskiga bakverk för den fikasugne. Även skidåkarhotellet Gudbrandsgård har hög mysfaktor. Om kvällarna står restaurang Prepperiet för finliret. Den finska kökschefen Pia Mäkelä lagar "slow food" på nordiskt vis i å la carte-restaurangen. En hel del vilda rätter med öring, hjort, ren och älg som bas.

Passar perfekt för en långsittning efter en heldag på vårvinterfjället.

CENNETH SPARBY

Boka in Tylösandsseminariet 6-7 sep.

TEMA: SAMVERKAN OCH EGET ANSVAR

Årets stora trafiksäkerhetskonferens.
Medlemsrabatt för dig som mhf-medlem.

Anmälan öppnar i april.



www.tylosandsseminariet.se



LITE MER OM:

HÅLLBAR FYRKLÖVER

• Lillehammer Ski Resorts erbjuder omfattande längdskidåkning och mängder av alpina pister. Fyra skidorter – Kvittfjell, Hafjell, Skeikampen och Sjusjøen – på ett liftkort om man så önskar. Regionen ligger drygt 15 mil norr om Oslo-Gardermoen, och lockar med mer än 200 mil skidspår. På den alpina sidan finns ett 90-tal pister och mer än 50 liftar.

• För närvarande arbetar Lillehammer med att utveckla regionen till att bli en hållbar destination, vilket innebär att man arbetar systematiskt på att

minska turistindustrins negativa effekter.

• Det handlar om att stödja lokala destinationer och företag att utveckla och bevara miljön, samhället, kulturarvet och ekonomin på ett hållbart sätt.

www.lillehammer.com



Gott om längdspår att välja mellan.

LITE MER OM:

KLASSISKT SKIDLOPP I FJÄLLTERRÅNG

• Det 54 km långa Birkebeiner-rennet startades 1932, till minne av den tur som birkebeinarna Torstein Skevla och Skjervald Skrukka gjorde med prinsen Håkon Håkonsson 1206. Loppet startar i Rena och slutar i Lillehammer. Det ganska så krävande skidloppet går i mars månad. En sträcka som leder över två fjäll och bjuder på höjdskillnader upp till 1 200 meter. Kuriosa: Alla deltagare måste ha ryggsäck som väger minst 3,5 kg – från start till mål.

www.birkebeiner.no

Kronobergshed Vandrarhem och Kursgård

Kronobergshed passar bra för dig som vill bo i alkoholfri miljö och på ett välutrustat vandrarhem.

Vi finns mitt i den småländska naturen.

Vi erbjuder rum med toalett och i vissa fall egen dusch med plats för 2-4 personer.

Priser från 325 kr, barn från 7 år 150 kr.

Anläggningen passar även för kurser, konferenser och läger.

Vi ägs och drivs av Junis, UNF och IOGT-NTO i Kronoberg.

Medlemmar i nykterhetsorganisationer får rabatt.

www.kronobergshed.com • 0472-400 52



Välkommen till MekoPartner Bilverkstad

Verkstadskedjan som alltid ger dig mer för mindre.

Vi kombinerar kunskap och engagemang med ett lågt pris och hjälper dig med både service och reparation av din bil.

MekoPartner Bilverkstad erbjuder MHF:s medlemmar:

10 % rabatt på ordinarie service, enligt fordonets servicebok.

10 % rabatt på arbete vid reparationer.

Ni kan även dela upp betalningen

Räntefritt på 4 månader med

MekoPartner-kortet.



BILVERKSTAD

MekoPartner
www.mekopartner.se

Läs mer om våra erbjudanden på mhf.se



KOMPLETTERA ERT FRITIDSFORDON.!
MED LUFTKONDITION, KYLA / VÄRME..



ALPICAIR

info@mecvent.se 070 6306165

Husbil / Husvang AC

www.mecvent.se



Välj trygghet för dig och din bil

Vänd dig till ett MRF-företag om du vill känna dig tryggare, på plats eller online. Hos oss får du den omfattande MRF-garantin och när du servar eller reparerar din bil får du MRFs reparationsvillkor, garantier och alla jobb fackmannamässigt utförda. Kolla på vår webb var du hittar närmaste MRF-företag.

www.mrf.se/privatperson



I trygga händer



Häng med på en våtvintertur till häst!

LITE MER OM:

FULL FART MED HUND OCH HÄST

- Vid sidan av skidåkning finns aktiviteter som hundspann och utflykter med islandshäst. Sjusjøen Husky Tours erbjuder hel- och halvdagsturer där du kör egen hundsläde. Ida Nilseng och Leif Tore Lie erbjuder även "glamping" på hög nivå – övernattni i lyxigare tält. Perfekt efter hundspannsfärden.
- Är du i Sjusjøen kan du också testa vinterridning vid Åsli Ridesenter, en knapp halvtimme med bil från Rustad. Morten och Siri Hansen har ett 40-tal islandshästar med arrangemang både för nybörjare och mer ridvana.

www.sjusjoenhuskytours.no

www.asliridesenter.no



Hundspann – ett äventyr med fart och fläkt i Sjusjøen.

FOTO: CENNETH SPARBY



Hantverkskorv med Annies alkoholfria öl på Pølsemakeriet.

LITE MER OM:

MERSMAK LÄNGS VÄGEN

- Passa på att besöka Annies pølsemakeri i Ringebu, strax norr om Kvittfjell, för att botanisera bland alla hemgjorda korvar och andra lokala produkter. Vagg-i-vagg med butiken ligger restaurangen, där du kan njuta av spekemat, kryddiga pølser och bärdrycker från Gudbarndsdalen.

www.polsemakeri.no

Upptäck en smartare bilekonomi

Du kan se CarPay som en god vana. Ju mer du använder kortet desto mer får du och din bil tillbaka. Varje gång du gör ett köp får du bonus som sen kan lösas in när du tankar på Tanka eller tvättar bilen på Tvätta. Allting sparas i appen och du får full koll på din ekonomi kring bilen.

Ladda ner CarPay och ansök om ett kort direkt i appen. Det är helt kostnadsfritt och tar bara några minuter.





Nu Kör! vi igen!

Lördag 14 maj

Lördagen den 14 maj kommer glasbruksgården äntligen att fyllas av alla slags bilar, det blir också uppvisningar, tävlingar, motormarknad och uppträdanden. Det är dags för årets BILTRÄFF i KOSTA!

Kosta Bilträff är en familjefest för bilentusiaster & nostalgiker, ung som gammal.

Här finns något för alla, kom och var med!

Ställ ut din pärla eller låt ungarna tävla i lådbilsracet!

Här finns barnaktiviteter, drifting, helikopterturer, prova på aktiviteter veteranmarknad och mycket mer!



www.destinationkosta.se/event/biltraff



@kostabiltraff



@kosta_biltraff



		DE ÄR ÄKLA- GARE			DRAS FÖR ATT STÖDJA NÅGOT	LIGGER OVANFÖR BODEN LYCKO- KÄNSLA			SKOG OCH MARK	FÖR- SVINNER I SLUTET AV OKTOBER	DEN KAN VI HA MITT I HANDE		
										→		KALLAS CITY VI GÅR NER PÅ	
		KEDJA VID SVARTA HAVET											
		HÄRVÄRD DEN SYNS UNDER BRÖAR					ÄR SVALBO PÅ VINTERN ÄR UNDER- HÅLLNING						
					SLÅ TAKTEN OMRÅDEN PÅ LANDET FÖRR								
		GÅR MED PÅ RYKTBAR DAM				DEN KAN HA SKALLRA I ENA ÄNDEN GRUV- JÄTTE							
SKA EJ TÖMMAS I BILEN	↓	DE VAR TIO PÅ TAYLOR HINDER SOM ÄR I VÄGEN			HAR SOCKER- TOPPEN								
					FÖRSES MED GÅNG- JÄRN	FÖSTRA I VISS RIKTNING ÄVÅXTER	↓						
					REGIST- RERAR								
												↓	
HAR MED HÖRSEL ATT GÖRA					KALLAS KVARTAR RIKTNING BAKÅT PÅ DÄCK			ESTET PÅ BYRÅ		KLANG- FÄRG EN MINDRE HEMSIDA			
STYRDE ARAFAT					KOM MED GRAN TURISMO 1958 SKALLAT			SÅDANA GÖR ATT BILISTEN BLIR SEN	UTFÖRDE DEN HAR BILIST FRAMFÖR ÖGONEN				
SIDA I MÅL					VILL VI INTE ATT FÖRARE GÖR IN- NAN RESA					DAMP IDAG BRED GATA			
PÅ VID GAVEL	↓	HAR VI NÅSA FÖR KYRKO- SÅNGER				VASSRÖR INGÅR TRANS- PORT I		FRÅN- SLAGEN			SJÄTTE TON I C-DUR- SKALA	↓	
					KALLAS REJÄLT AVVIKAN- DE I NORR- LAND				ÄR ETT ACKORD GER BIL BRA LJUS		MINNES- ANTECK- NINGAR WISSELL PÅ F1-BANA		
KALL- LAS EN KNÄPP					UNDER- HÄLLER LÄMNAR DEN SOM ÄR FRIARE			FÄR VÄSKA ATT HANGA PÅ SKULDRA GERILLA					
HELA KONKA- KONGEN	↓	BLIR KÄFT IBLAND DE SEPA- RE-RAS MHA SLAGA				MARK- OMRÅDE- NA RUNT GÅRDEN		BUSKEN ANPASS- NINGEN ENHET			I KRIGS- FARTYGG FÖRR TAPPA HAKAN		HÅLLER KOLL PÅ UPPLAGA
					ÄR BÅT SOM LÄCKER ANTAL I OKTETT				HAR JUST VARIT HOS PRÄSTEN KASSA				
GÖRUNG- DOMAR SOM HÄNGER					SÄGS JESUS VARA DELAS AV NILEN					BRÖD- KRYDDA LED			
I AMERI- KANSK VÄXEL- LÅDA					VÄLJA UT KORT I TONEN			TRICKEN KAN DRAS UPP PÅ ARMEN					SAMLAD INSÄTS
						ÄKTA				STATIO- NERADE SLÅ I DÖRREN		DRAKE PÅ AVENYN SPRINGER GENOM MARA	
GNÄGGAR AV UPP- RYMDHET		PASS MELLAN TOPPAR ÄR MÖR				I ETT STRÄCK MODERS- MÅL					SKJUTA UPP KLÄCKER GOURMET UR SIG		
					HÖJDE TILL SKY- ARNA			DET ÄR SÅNG- LIG- GANDE					
DEN ÄR ETT DRIV- MEDEL	LUGN VID INTAG					TAR LOV UTAN MÅL				SKA EJ TAS UNDER KÖRNING			

LÖS KRYSSSET OCH VINN!

KONSTRUKTÖR: MATS EDVARDSSON, FOTO: LIZA SIMONSSON/TRANSPORTSTYRELSEN

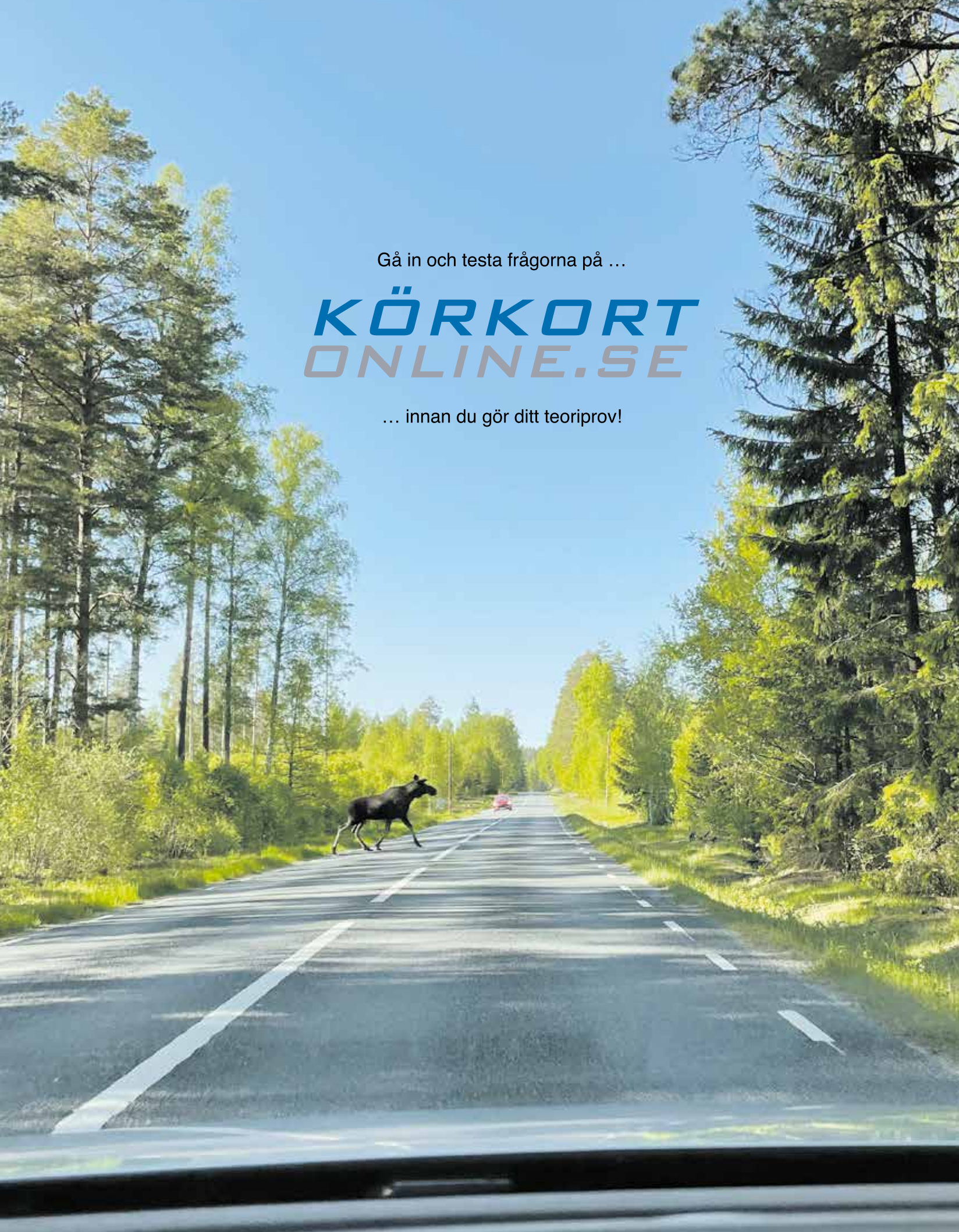
De fem först dragna lösningarna belönas med två
bingolotter vardera. Skicka hela krysslösningen till:
Motorföraren, Byängsgränd 8, 120 40 Årsta före 30/4.
Märk kuvertet "Kryssset 2/22". Du kan även e-posta en
bild på hela kryssset på: motorforaren@mhf.se

► Namn.....
► Adress.....
► Postadress.....

Gå in och testa frågorna på ...

KÖRKORT
ONLINE.SE

... innan du gör ditt teoriprov!



Motorföraren i backspegeln



Omslag

I Motorförarens enorma arkiv med tidningar fastnade vi den här gången för ett omslag med en läckert vinröd BMW-kupé. Omslaget flaggar också för ett test av sommarkäcka (en långtest med sju däck). Efter rapporten är endast sex kvar, då Viking-däcket är alltför slitet efter 4 100 mil.

Tryck på tillvaron går att tolka olika, men här handlar det om en översikt av högttryckstvättar. Och hur man stjälar tillbaka stulna bilar, ja det får vi också svar på – när byråkratin mal för långsamt, kan ett privat bolag anlitas som helt enkelt hämtar hem den stulna bilen för mellan 10 000 till 30 000 kronor. Det som lockar mest är ändå den nya förlagskatalogen – vad är det för någonting?

Tysk körglädje

Det kanske inte är den mest praktiska familjebilen, men en kupé med sina svepande linjer och två dörrar är vackert. BMW:s E36-serie i kupé-utförande gjorde entré det här året. I Sverige togs den in som 318 i, 320 i och 325 i. Den senare



med en rak sexa på 2 494 cc som med bränsleinsprutning levererade

Det är mars 1992. Det nya året har börjat stökigt med en fortsatt, svensk ekonomisk kris och höga räntor. I Stockholm fortsätter en maskerad man skjuta mot invandrare under januari och den så kallade lasermannen, John Ausonius, kommer senare gripas och dömas till livstids fängelse för dåden.

En ny sedel införs i februari. Det är 20-kronorssedeln med Selma Lagerlöf som motiv. Sedeln byttes ut efter några år då storlek och färg gjorde att den lätt kunde förväxlas med 100-kronorssedeln.

I mars inträffar en spårvagnsolycka vid Vasaplatsen i Göteborg. Det sker den tolfte mars, och är än idag den allvarligaste olyckan i Göteborgs spårvägs historia. Tretton personer omkommer och 29 personer skadas när den 55 ton tunga spårvagnen skenar utför utan fungerande bromsar.

Trots höga räntor, mord, en ny sedel i plånboken, samt spårvagnsolycka, kommer Motorföraren ut till medlemmarna, och har nu funnits i 65 år.

TEXT: MIKAEL LINDBERG

Allvarlig Alvar-motor

Alvar-motorn var en svensk uppfinning som aldrig blev av. Konstruktören Alvar Gustafsson tog patent på en motor med variabel kompression. Tanken var att motorn därmed skulle ligga på sin maximala verkningsgrad, oavsett varvtal och belastning. Lösningen var en extra vevaxel ovanpå motorn som drev små överliggande kolvar över varje cylinder. Genom att ändra förbränningsrummets volym, varierades kompressionen i cylindrarna och därmed verkningsgraden.

Att det inte blev något av just den lösningen, berodde på de höga utvecklingskostnaderna.



192 hästkrafter och 245 Newtonmeter. Det här var körglädje på riktigt, mycket tack vare en slank kaross och fin hjulupphängning ihop med effektiva abs-bromsar.

Idag, 30 år senare, räknas den årsmodellen som en veteranbil.

MHF-prylar i parti och minut

Förlagskatalog, stod det på omslaget. Kanske lite missvisande, snarare en shop med bra-ha-saker i MHF:s namn. Och de presenteras över sex sidor. Här fanns förstas manschettknappar och slipsnålar. Men också kaffetermosar (93 kr), pick-nick-set för 89 kronor, ballonger, pennor och till och med skoputs.

På nästa uppslag är det fritids- och finkläder, overaller (för garaget), cardigans och sockor. Även barnen har en egen sida med overaller från 247 kronor. Sista sidan är för den resande med olika väskor, resegarderob och plånböcker.

Och namnet på hela samlingen? MHF Collection.



Hur tänker en biltjuv?

Förutom internationella ligor, finns det "vanliga biltjuvar". Peter, blott 17 år, är en sådan. Han stal sin första bil som 15-åring och förklarar varför han inte kan låta bli andras bilar.

– De ska vara nya och snabba. Oftast står de på en garageuppfart med nycklarna i. Då tar jag dem och kör tills bensinen är slut. Då känner jag mig fri, förklarar han.

Av polisen kallas han för den typiske biltjuven, en person som nöjesåker med det stulna fordonet. Det blir sällan några allvarligare påföljder som avskräcker dem.



Tvättar med tryck

Nio högttryckstvättar, både kända och mindre kända, visas upp på två sidor. Marknadsledare är Kärcher och KEW. Men även Nilfisk får vara med, liksom ett par maskiner från Hobby. Den billigaste går vid den här tiden lös på 2 095 kronor och i andra änden av skalan får man lägga ut nästan 7 000 kronor. På kuppen presenteras även en liten ordlista för de vetgiriga. Här förklaras exempelvis skillnaden mellan pumptryck, arbetstryck och munstyckstryck.



RÄTT SVAR KRYSSET NR 1

► Grattis säger vi till fem nya krysssetvinnare! Två bingoletter vardera är vinsten. Lycka till!

Börje Danielsson,
Luleå

Anna Bodin,
Grönahög
Gunnar Spets,
Kalix
Elisabet Harrström,
Söderköping
Lars-Eric Larsson,
Malmö

Rätt svar bil- & trafikfrågor

1B Så här beskriver Transportstyrelsen A-traktorn: "A-traktor är ett motordrivet fordon som består av en ombyggd bil. Den är ursprungligen tänkt att dra fordon eller arbetsredskap och ska vara utrustad med kopplingsanordning."

2C För att få köra en A-traktor måste man ha ett körkort med AM-behörighet, det vill säga körkort för moped klass I, eller ett traktorkort. Det går även bra att köra en A-traktor med körkort med annan behörighet.

3A A-traktorns konstruktiva hastighet är högst 30 km/tim. Det betyder att den inte får vara konstruerad för att köra fortare än så på horisontell väg. Manipuleras den så att den går fortare än 30 km/tim riskerar föraren att dömas för olovlig körning.

4A För att få köra en A-traktor måste man vara 15 år.

5C LGF står för Långsamtgående fordon, och skylten ska sitta bak på fordon som har en högsta tillåtna hastighet på 45 km/tim eller lägre, traktorer, A-traktorer, motorredskap, mopedbilar, vissa släpfordon och fordon som bogserar. Läs mer om A-traktorn på www.transportstyrelsen.se



FRILÄGE – en krönika om trafiksäkerhet

Nyckeln till en nykter yrkestrafik

Alkohol och yrkestrafik hör inte ihop. Det är uppenbart och lika självklart som att solen stiger upp på morgonen. I dagens högteknologiska samhälle finns teknik och lagstiftning som övervakar och kontrollerar yrkesfordon. Det saknas dock lagstiftning kring alkohol. Flera kommuner och regioner i Sverige har det som krav vid beställning av tjänster, både på den egna verksamheten och underentreprenörer. Nu är det viktigt att flera beställare av yrkestrafiken tar samma ansvar.

Hur kan det komma sig att alkohol på yrkesfordon hittills inte har blivit lagstiftat kan man fråga sig.

I dag finns det lagstiftning som värnar mer om kollektivtrafik än om att ha en konkurrensneutral hållning till alkohol. Sedan 2014 är nya bilar utrustade med däcktrycksövervakningssystem enligt lagstiftningen. Men det finns inget liknande krav på alkohol. Där saknas politisk vilja.

I dag har tunga fordon dessutom ofta en digital färdskrivare eller, sedan 2019, en smart färdskrivare. I färdskrivaren registreras bland annat förarnas kör- och vilotider. Med hjälp av uppgifterna som registrerats i färdskrivaren kan förare, företag och kontrollmyndigheter kontrollera att reglerna om kör- och vilotider följs.

Nya lastbilar har därtill intelligenta hjälpsystem som adaptiv fart-hållare och lane assist, som gör att lastbilen automatiskt håller avståndet till framförvarande trafik och gör det svårare för fordonet att köra över i fel fil av miss-tag. Slår man på allt kan man nästan släppa ratten och ekipaget kör sig själv. Installation av schyssta säkerhetssystem fungerar.

Men tydligen inte alkohol. Det verkar vara för avancerat.

Köper du en ny lastbil

kommer den allt som oftast med ett eget inbyggt gps-system. Ett antal företag har även börjat att utrusta sina bilar med så kallade dashcams, kameror som kan filma trafiken eller föraren. Men alkohol installeras inte. Den trenden är icke-existentiell.

Transportarbetareförbundet har i många år försökt få till alkohol på allehanda yrkesfordon. Vi föreslår detta på allt från truckar till tunga lastbilar. Varför? För det är ett enkelt och förhållandevis litet ingrepp i den personliga integriteten. Många gånger betydligt mer effektivt än alkoholpolicy och hot om uppsägning.

Vi önskar naturligtvis att personer som har problem med alkohol får hjälp och stöd av företagen för att kunna ta sig ur sitt skadliga bruk och fortsätta arbeta som anställda. Och alkohol gör det enklare att hitta sådana individer och erbjuda det stödet.

Självklart är frågan om rattfylleri inte färdig enbart genom installation av alkohol. Vikten av att försöka hjälpa och stötta arbetstagare, inte

avskeda och jaga, kan aldrig nog så mycket understrykas.

Men är det ändå inte märkligt att alkohol redan inte är en standard i lagstiftningen? Vi övervakar, kontrollerar och ställer krav på väldigt mycket annat när det gäller tung yrkestrafik, borde inte det här steget redan ha tagits för länge sedan? Det är därför dags att fler beställare och företag tar det ansvaret.

GUSTAF JÄRSBERG,
arbetsmiljösamordnare
på Transportarbetare-
förbundet





nokian[®]
TYRES

100% FÖR DEN NORDISKA SOMMAREN

Nokian Tyres Hukka[®] sommarkäck är de enda däcken
som är speciellt designade för att ge säkerhet under
skiftande nordiska väder- och vägförhållanden.

NOKIANTYRES.SE

NYHET

HAKKA[®]
GREEN 3



HAKKA[®]
BLUE 3



HAKKA[®]
BLACK 2



NYHET

HAKKA[®]
BLUE 3 SUV



HAKKA[®]
BLACK 2 SUV



HAKKA[®]
VAN

