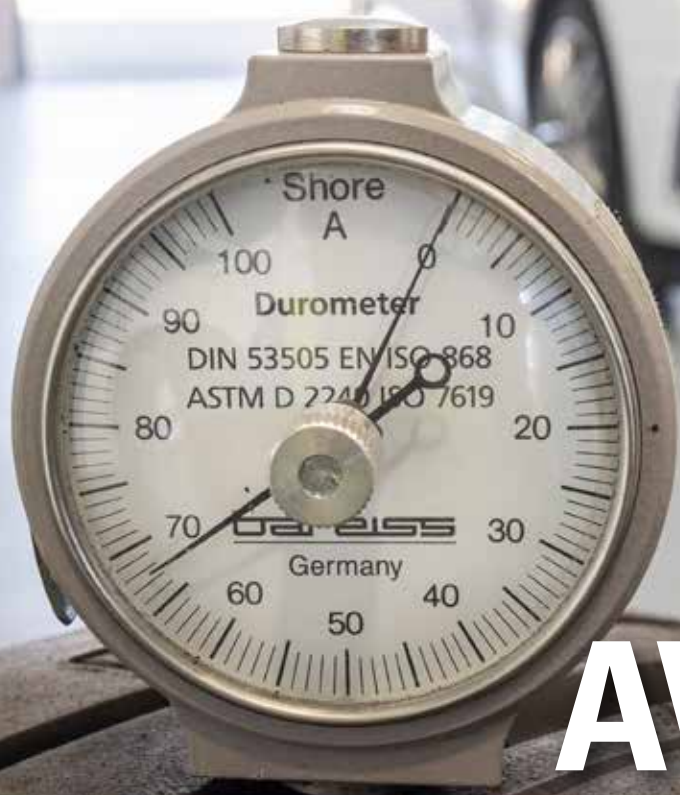




Årets stora sommar-
däcktest ger dig svar

AVSLÖJANDE MILLIMETER- RÄTTVISA



INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI

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!



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.



INNEHÅLL

NUMMER 2 2023

- 4 LEDARE** Ett slag för fler rattfylleritips
- 6 DIALOG** Viktiga lärdomar av en tragisk olycka
- 8 NYHETER** A-traktorförare skyller på eftersupning
- 10 NYHETER** Belöningssystem ska ge nyktrare trafik
- 12 NYHETER** Så ska ungas alkoholattityder förbättras
- 14 NYHETER** Hon gör stordåd för kvinnors säkerhet
- 15 NYHETER** Sverige kämpar för jämlik krockssäkerhet
- 16 NYHETER** MHF Malung har koll på trafikrytmen
- 18 NYHETER** Kraven på A-traktorförare kan skärpas
- 20 KONSUMENT** Din testguide till bästa sommardäcken
- 34 REPORTAGE** Ivösjön – ett skånskt semesterparadis
- 40 PROVKÖRNING** Skodas största suv bekänner färg
- 42 BEGAGNAT** Koreansk storsäljare i andra hand
- 44 KRYSET** Vinstchans för lösningsorienterade
- 46 I BACKSPEGLN** Året när Sverige fick ny Volvoklassiker
- 47 FRILÄGE** Så har skoter-Sverige mognat



MHF i nytt påverkansprojekt

I ett nytt projekt undersöker MHF vilka möjligheter ett nytt system för positiv påverkan kan öppna för arbetet att göra trafiken nyktrare.

Sid 10–11



Först i världen med kvinnlig krockdocka

Trafiksäkerhetsprofessorn Astrid Linder, VTI, berättar i en intervju hur och varför hon så idogt arbetat för att kvinnor inte ska skadas i trafiken.

Sid 14–15



Försök inte köra för fort förbi Malung!

På väg till fjällen passerar stressade skidturister dalaorten Malung. För att ha koll och få bilisterna att låta på gasen har de lokala MHF:arna införskaffat ett laserinstrument som mäter hastigheten.

Sid 16



Läckert resmål i hjärtat av Skåne

Kring idylliska Ivösjön finns goda möjligheter att njuta av både mat och natur. Kanske rent av testa på livet som amatörarkeolog?

Sid 34–39



Jämnt bland däckjättarna

Åtta mer eller mindre kompetenta kombatanter kämpade om segern i årets stora test av sommardäck. Till sist kunde en segrare utses.

FOTO: MIKAEL HELSING

I NÄSTA NUMMER: Årets stora färjguide

Dystra siffror och några uppmaningar



Annette Fagerholm Ahlholm
förbundsordförande för MHF

Med våren i annalkande kommer här lite tråkiga siffror kring rattfylleritips. Mellan åren 1996–2000 byggde 34 procent av alla gripanden för rattfylleri på tips från allmänheten. År 2010 hade den siffran gått ner till tio procent och för år 2022 låg den på blott fem procent.

Det vi vet är att det under ett antal år har varit svårt att komma fram på polisens telefonnummer 114 14 och att polisledningen envisas med att det är dit vi ska ringa in våra rattfylleritips.

Här ser jag ett viktigt område där vi behöver driva frågan kring varför dessa tips inte upplevs som viktiga att få in, för det är den tolkning jag gör när man under lång tid inte ser till att det går att komma fram på telefonlinjen, eller att man visar ett intresse för att hitta andra lösningar.

PÅ DEN POSITIVA SIDAN hoppas vi nu på att under året få fram en standard för att kvalitetssäkra de instrument som tas fram för att mäta droger ute i trafiken på liknande sätt som vi idag kan och får mäta alkohol. När den standarden finns framme kommer vi att kunna börja testa olika leverantörer av instrument i vårt Test Lab i Tibro, där vi vet att instrumenten som kommer att användas också är tillförlitliga. Det är en viktig fråga då drogerna tar en allt större plats i vårt samhälle och jag, precis som du, inte vill möta dessa droganvändare som förare ute i trafiken.

Nu nalkas våren och vi blir ännu fler cyklister ute på

vägarna som far runt och här kommer en vädjan både till cyklister och bilister att vi behöver ta mer hänsyn till varandra i trafiken. Det viktigaste är inte att komma fram så snabbt som möjligt, utan att faktiskt komma fram hel och oskadd. Sänder även en liten uppmaning till alla på elsparkcyklar som har en förmåga att komma farande utan att fundera på varför det finns rödljus.

Det är minst sagt ett äventyr att varje dag i veckan ta sig ända fram till sin arbetsplats. Och när jag ändå är igång, kanske även en hel del gångtrafikanter kan ta och vrida på huvudet innan de travar rätt ut i kör- och cykelbanorna.

PÅ KANSLIET PÅGÅR förberedelserna med årets Ta Paus-aktiviteter och vi har nu kommit igång med MHF:s nya tv-studio. Där pågår nu verksamheten för fullt med att bland annat förbereda sändningar för MHF-produktionen Trafikdax i lokala tv-kanaler under året.

MHF Ungdom har haft sina första möten med kommuner kring A-traktorer och går nu i väntans tider för besked om ett bidrag till ett projekt för ungdomar och deras A-traktorer. Vi har också fått projektmedel för att kunna arbeta med projekt kring trafikfarliga mediciner under 2023.

Slutligen. Under året kommer Tylösandsseminariet att genomföras hela fyra gånger, men nu i digitalt format. Anledningen är att många av våra seminariedeltagare, via sina arbetsgivare, har meddelat att digitala möten går före fysiska.

”Det viktigaste är inte att komma fram så snabbt som möjligt, utan att faktiskt komma fram hel och oskadd.”



MOTORFÖRAREN

Utges av Motorförarnas
Helnkyterhetsförbund

Motorföraren
Byängsgränd 8
120 40 Årsta

ÖPPET: 9.00–11.00, 13.00–15.00
TEL: 08-555 765 55

E-POST: motorforaren@mhf.se

WEBB: www.motorforaren.se

ADRESSÄNDRING

KUNDTJÄNST: 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:

Vakant

ANSVARIG UTGIVARE:

Mikael Lindberg

TEL: 0765-48 97 16

E-POST: mikael.lindberg@mhf.se

ANNONSAVDDELNING 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 2023
ISSN: 0463-6678

UPPLAGA

TS-UPPLAGA: 11 500 ex (2022)

NEXEN NEXEN TIRE

we got you

KÖR EN TESTVINNARE I SOMMAR

N FERA Sport



KRÖNIKA: FRÅN FÖRARSÄTET

Räkna bakom ratten

BLAND DET BÄSTA JAG VET är att besöka fordonsentusiaster, alltså de som brinner för något motorrelaterat. Det spelar ingen roll om det handlar om Zündapp-mopeder, amerikanska jänkejärn, eller kanske brittiska sportvagnar.

Som ni läsare säkert vet, brinner jag för terrängbilar, och jeepar i synnerhet. Och under vinterhalvåret, då är det snövessla och veteransnöskotrar som står på agendan.

I dagarna var det årlig snövesselträff. Alltså dags att plocka fram den signalröda Snow-Trac-vesslan ur garaget. Som boende söder om Stockholm, blev det 65 mil enkel resa norrut för att umgås ett par dagar med vesslaentusiaster, köra med våra fordon och fika i fjällmiljö.

PÅ VÄGEN HEM, det tog runt tio timmar, funderade jag på bränsleförbrukningen. Omkring 1,4 liter diesel per mil ville dragbilen ha. Hua, vad mycket en del kanske tänker. Men tänk så här istället.

Släpet väger 1 000 kilo, snövesslan omkring 1 500 kilo och dragbilen 2 400. Det blir ett ekipage med tågvikten 4,9 ton. Jag bad min bättre hälft att plocka fram information om en annan, fyrhjuls- och dieseldriven bil på nätet. Exempelbilen klarar nästan samma tågsvikt, på 90 kilo när. Dess tjänstevikt är 1,8 ton och den deklarerar till 0,66 liter per mil.

Hur många exempelbilar ryms i min tågsvikt? Enkelt, 4,9 ton delat med 1,8 ton blir 2,7 stycken. Med en gnuttas fantasi, drar de 2,7 bilarna 0,66 liter per mil var. Det blir tillsammans 1,78 liter per mil.

Eller så vänder vi på det. Vi tar min bränsleförbrukning på 1,4 liter milen och delar med 2,7. Det skulle innebära att min förbrukning ligger på knappt 0,52 liter per mil, jämfört med exempelbilens deklarerade 0,66 liter per mil. Helt plötsligt är min dragbil tämligen snål i sitt arbete i jämförelse, eller hur?

APROPÅ SNÅL. Som ni säkert märkt är årets Motorföraren inte lika blank i pappret som tidigare. Anledningen är att undertecknad snålat in på en del tidningskostnader. Resultatet blir att Motorföraren kommer att komma ut i sju utgåvor under 2023 – istället för bara sex nummer.



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

"Helt plötsligt är min dragbil tämligen snål i sitt arbete i jämförelse, eller hur?"

Dags att höja nivån på trafiksäkerhetsdebatten

VARJE TRAFIKOLYCKA är en tragedi. En trafikolycka med dödlig utgång är en stor tragedi. Trafikverket jobbar mot sin Nollvision, men vad gör alla vi andra? Hur delaktig är allmänheten i trafiksäkerhetsdebatten?

Frågan ställs på sin spets efter den tragiska olyckan med sju ungdomar inblandade när en Volvo S80 körde in i ett träd utanför Vinslöv.

En av ungdomarna omkom och övriga fick från allvarliga till lindriga skador. I medierapporteringen sägs egentligen bara att det är sju ungdomar i en bil som kört in i ett träd som stod längs en raksträcka på Rv 21, söder om Östra Ejaröd utanför Vinslöv i Hässleholms kommun. Detta under en söndagseftermiddag. Inget om väglag. Inget om hastighet, men polisen säger sig misstänka att föraren varit påverkad av antingen droger eller alkohol. Eventuellt både och.

VI VET ATT EN FJÄRDEDEL av alla dödsolyckor i Sverige kan härledas till att föraren varit påverkad av alkohol eller droger.

Vi vet att ungdomar, särskilt unga män tar större risker. Det ligger i unga mäns gener och det funkade kanske på stenalldern när vi inte färdades i 100 km/h, eller mer.

Vi vet att ungdomar utsätts för påverkan där det är tufft att köra fort, tufft att utmana regelverket och manligt att ta risker.

Vi vet också att träd nära en väg är potentiella dödsfallor. Det är inte första gången som en dödsolycka med ett gäng ungdomar i en bil inträffar mot just ett träd.

Just den här olyckan är ett typexempel på vad som lätt kan hända under grupptryck när ungdomar inte förstår riskerna i trafiken. Sju personer i bilen betyder att

några var obältade. Det betyder redan där en stökig situation som lätt stör föraren. Ärsamma oerfaren och påverkad av alkohol ökar riskerna dramatiskt.

Vi måste ge våra ungdomar en bättre information om trafiksäkerhet. Vi måste ge dem råg i ryggen att avstå att leka i trafika-

ken, att avstå droger och alkohol i trafiken och att ta ansvar. Vi måste understryka att det är en form av mognad. Trafiken är inte en lekplats.

VI MÅSTE FÅ klara besked om orsakerna till olyckor, eller i vart fall misstänkta orsaker innan olyckan glöms bort. Titta på tyska, danska och brittiska media med fler. Där finns information om bilar, väglag och eventuella vittnen som sett något direkt. Trafiksäkerhetsdebatten måste leva och då i andra media än på Flashback, där det finns en tråd med närmare tusen mer eller mindre välgrundade påståenden om den här olyckan.

Det räcker inte längre med att Trafikverket talar om en Nollvision. Det krävs handling. Mer ny-

terhetskontroller vid tider då ingen förväntar sig det. Höga straff löser inte problemet så länge risken för upptäckt är nära nog obefintlig.

Media måste sluta beskriva bilar som sportiga och hästkraftstina. Media måste sluta beskriva trafiken som "asfaltskriget" vilket en av våra facktidningar gjorde vid en jämförelse mellan några hästkraftstina prestandabilar. Vi måste se verkligheten och lotsa våra ungdomar till säkra platser när de vill köra fort och samtidigt vara tydliga med att det är omoget och riskabelt att leka i trafiken.

STEFAN NILSSON,
Växjö



Vi måste hålla liv i trafiksäkerhetsdebatten och lotsa våra ungdomar till en säkrare trafik där lekarna hänvisas till avlysta banor.
FOTO: STEFAN NILSSON



6-7 MAJ



Vårens & höstens Östgötadagar 2023

Östgötadagarna lockar varje år tusentals besökare till den östgötska landsbygden. Var med och upptäck matproducenter, gårdsbutiker, trädgårdar, konstgallerier, bondgårdar, hembygdsgårdar och mycket, mycket mer.

Välkommen, både till vår- och höstfest!

ostgotadagarna.se



Felskyttat på E4?

MHF-aren Ulf har skickat in två trafikfrågor som en utmaning till Motorförarens läsare. Till frågorna hör två bilder som är från E4, söder om Jönköping. Somliga av er har säkert passerat där åtskilliga gånger.

Det är två avfarter efter varandra, men den andra skylten sitter på fel. Följer man avtagsvägsskylten blir det bråttom att byta fil här. Rätt eller fel?

En sak till: Är det tillåtet att köra om i högerfilen när vägmarkeringen har grövre linjer?

Vad säger ni? Diskutera gärna i smågrupper.



DEMONSTRERAR DÄCK I HÅLLBARA MATERIAL

Det är Goodyear som presenterar ett demonstrationsdäck i 90 procent hållbara material – som är godkänt för väg. Däcket innehåller 17 komponenter som exempelvis sojaolja, silika, återvunnen polyester från plastflaskor och biologiskt förnybart harts från tall. Demonstrationsdäcket har visat upp lägre rullmotstånd än ett referensdäck. Redan nu planerar Goodyear att producera och sälja däck med 70 procent hållbara material under 2023.

Rattfull A-traktor-förare hävdar eftersupning och slipper straff

En 17-årig flicka stoppades av polisen misstänkt för att ha kört rattfull i sin A-traktor i Växjö sommaren 2022. Provtagning visade att flickan hade 1,2 promille alkohol i blodet. Det är över gränsen för grovt rattfylleri. Flickan nekade till att ha kört rattfull. Hon uppger att hon halsat en flaska vodka på de 30 sekunder som det tog för polisen att gå fram till hennes A-traktor. Flickan hävdar alltså eftersupning, som innebär att misstänkta rattfyllerister som stoppas av polisen påstår att de har druckit alkohol efter resan eller efter att en olycka har skett.

17-åringen dömdes för rattfylleri av tingsrätten, men frias nu av hovrätten. Trots att hon hade över gränsen för grovt rattfylleri.

MHF vill inte att rattfyllerister ska kunna slippa



straff genom att skylla på eftersupning. Därför behövs en lag som förbjuder eftersupning.

Norge har haft en lag mot eftersupning i över 50 år. MHF vill se en liknande lag i Sverige.

Forskare: Ingen bra idé att förtidsskrota bilar

Det är inte motiverat att subventionera förtida utskrotning av bilar av miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Det enligt ett forskningsprojekt av IVL, Svenska Miljöinstitutet och Chalmers Industriteknik.

Beräkningen visar att det finns fördelar att skrota en bensin- eller dieselbil i förtid som sedan byts ut mot en elbil, men också betydande kostnader.

Fördelarna är säkrare trafik och lägre miljöutsläpp. Men nackdelen är ett ökat behov av värdefulla material om fler bilar skrotas och nya måste tillverkas.



Miljö- och trafiksäkerhetsskäl väger inte tillräckligt tungt för att skrota äldre fossildrivna bilar och ersätta dem med elbilar. Det har ett nytt svenskt forskningsprojekt kommit fram till.

Fler än 3 000 farliga plankorsningar oåtgärdade

Under 2022 inträffade 20 allvarliga olyckor, varav fyra med dödlig utgång vid järnvägsövergångar, så kallade plankorsningar. De fyra omkomna passerade alla över oöverskådade järnvägsövergångar, utan bommar, ljus- eller ljudsignaler. Det enligt en undersökning av M Sverige.

– Oöverskådade järnvägsövergångar är en kvarleva från tiden då tågen gick långsamt och lät högt, säger Tony Gunnarsson, sakkunnig trafiksäkerhet på M Sverige. Idag har tågen en bromssträcka på över en kilometer, fortsätter han.

År 2019 fick Trafikverket i uppdrag att öka säkerheten vid järnvägsövergångar. Av de cirka 3 500 oöverskådade övergångarna har hittills idag bara något hundratal åtgärdats.



Blåsig på toppen av Flatruet, men i vesslorna är det varmt och skönt. Det kom 14 snövesslor till den årliga Ljungdalsträffen.

FOTO: MIKAEL LINDBERG

Snöig träff i Jämtland för vesselentusiaster

För 14:e gången anordnades den årliga snövesselträffen i Ljungdalen, Jämtlands län. Träffen är vikt för den svensktillverkade vesslan Snow-Trac.

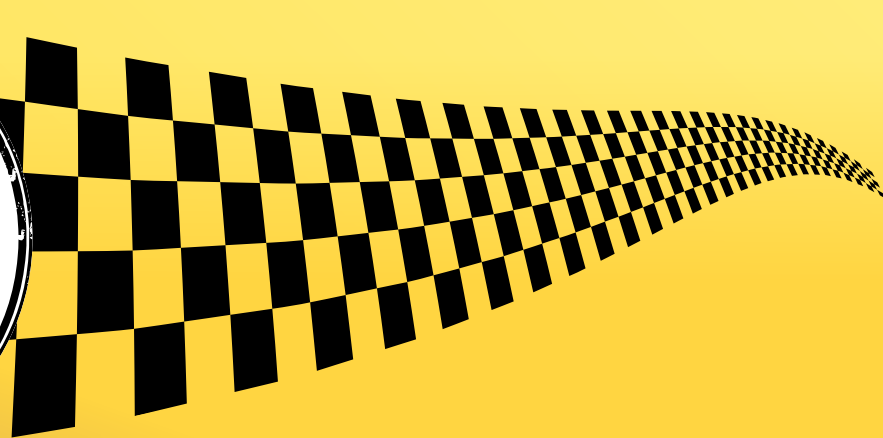
Det blev även totalt 14 vesslor som kom – från tidigaste årsmodellen 1957, till en av sista från 1981.

– Vi hade hoppats på tangerat träffrekord med 18 vesslor, men 14 är en riktigt bra siffra, säger träffansvarig Göran Persson.

Ljungdalsträffen kördes den 17–18 mars och under dagen

körde vesslorna på led över de närmsta topparna kring Ljungdalen. Det blev även en tur upp till Flatruet, för att sedan ta en uppskattad lunch i det fria. Snödjupet var gott, med omkring 70–80 centimeter och ibland djupare på sina ställen.

Snow-Trac tillverkades i Morgongåva och drivs av en Volkswagen industrimotor, alltså i princip en likadan luftkyld motor som satt i VW:s "bubblor." En av vesslans unika lösningar är att föraren styr med en ratt istället för spakar, samt att den är lätt nog att dra på ett personbilssläp.



Nu Kör! vi igen!

Lördag 13 maj



Lördagen den 13 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, veteranmarknad,
besök av Lucas Kooz, Drive in Movie och mycket mer!



www.destinationkosta.se/event/biltraff



@kostabiltraff



@kosta_biltraff

MHF undersöker ny metod att påverka

Förhoppningen är att "nudging" ska övertyga dem som druckit att

MHF har i ett nytt projekt undersökt om nudging skulle kunna användas för att påverka människors beteende kring alkohol och narkotika i trafiken. Nudging har tidigare testats i forskningsprojekt med svenska cyklister.

NUDGING ÄR EN nobelprisbelönad metod. Det handlar om att hjälpa människor att göra rätt val och ge dem en knuff i rätt riktning. I nudging ska det inte finnas några förbud eller krav, man påverkar människor på ett omedvetet plan.

I trafiken har nudging testats för att förhindra att farliga situationer uppstår och leder till olyckor, exempelvis genom att försöka påverka bilister att köra långsammare vid farliga korsningar.

MHF har i ett nytt projekt undersökt om nudging-metoden skulle kunna användas för att påverka människors beteende kring alkohol och droger i trafiken. Projektet har finansierats genom projektmedel från SAFF (Stiftelsen Ansvar För Framtiden).

– MHF vill hitta nya sätt att påverka människor att inte köra alkohol- eller drog-påverkade, berättar MHF:s projektledare Pernilla Morrone.

– I projektet har vi undersökt olika koncept inom nudging och tittat på hur andra har jobbat. Vi vill hitta en idé som MHF skulle kunna testa.

Vad har ni kommit fram till i projektet?

– Vi har kommit fram till att människors beteende går att påverka genom nudging med enkla metoder, säger Pernilla Morrone.

Vad blir nästa steg?

– Om det blir en fortsättning på projektet vill MHF utveckla en nudging-metod som påverkar människor till att göra valet att inte köra alkohol- eller drog-påverkade och att ha civilturage att hindra andra från att köra rattfulla, säger Pernilla Morrone.

DRYCKESTILLVERKAREN Heineken har i ett försöksprojekt i Storbritannien testat att använda sig av nudging för att på olika sätt förebygga rattfylleri hos krogbesökare, genom att försöka påverka barmästarnas beteende. Konceptet provades i tio brittiska barer under en tvåveckorsperiod. Till



RATTFYLLERIRISK? MHF har i ett nytt projekt undersökt om nudging skulle kunna användas för att påverka människors beteende



NUDGING FÖR NYKTER KÖRNING. Heineken har med projektet When you drive – never drink försökt förebygga rattfylleri hos krogbesökare



Pontus Wallgren är avdelningschef för Design & Human Factors vid Chalmers.

FOTO: CHALMERS

exempel sattes skyltar upp som uppmanade den som ska ta bilen hem att köra nykter, extra mycket reklam gjordes för alkoholfria drycker och krogpersonalen hade på sig t-shirtar med budskap om att välja alkoholfria drycker om du ska köra bil. Skyltar med budskap om att det är viktigt att köra nykter sattes upp i krogmiljön och på parkeringen.

Försöksprojektet som hade många olika nudging-metoder, fick ett positivt resultat och halverade antalet krogbesökare som körde rattfulla, enligt dryckestillverkaren.

Man ska nog vara försiktig med att dra för stora slutsatser av resultatet, men det är intressant att man testat nya metoder för att försöka påverka människor att inte köra rattfulla.

I EU-PROJEKTET MeBeSafe undersöktes hur man kan använda nudging för att förändra trafikanter beteende. Traditionellt sett har trafiksäkerhet kretsat kring att mildra effekterna av olyckor, eller att hjälpa trafikanter att förhindra att en farlig situation blir till en

Verka trafikanter att inte sätta sig bakom ratten



FOTO: ADOBESTOCK

olycka. Man har inte jobbat lika mycket på att förhindra att farliga situationer uppstår ute i trafiken. Det har projektet MeBeSafe lagt fokus på.

Hastighet och uppmärksamhet var två huvudområden och projektet försökte påverka såväl bilister, cyklister som lastbilsförare. En del av projektet MeBeSafe handlade om att försöka påverka cyklisters fart och filplacering.

– Vi på Chalmers tillsammans med holländska forskare testade om vi med små förändringar i infrastrukturen kan påverka cyklisternas beteende i trafiken, berättar Pontus Wallgren, avdelningschef för Design & Human Factors vid Chalmers tekniska högskola.

– En fråga vi undersökte var: Kan vi få cyklister att cykla långsammare i farliga korsningar?

Vid olycksdrabbade korsningar i Göteborg skapades visuella illusioner av ökad fart genom linjer som blev tätare och tätare desto närmare en cyklist kom korsningen. Syftet var att påverka cyklister att sänka farten när de närmade sig korsningen och få cyklister att bli mer uppmärksamma i trafiken.

Vad drog ni för slutsatser av projektet?

– Vi kom fram till att man med nudging kan påverka cyklister beteende lite grann. Medelhastigheten sänktes med 10 procent, för en cyklist motsvarar det 2 km/h, förklarar Pontus Wallgren.

– Samtidigt påverkar också andra faktorer hastigheten, som mot- eller medvind.

Som en av del av MeBeSafe försökte man skapa en fart-illusion för bilister med hjälp av blinkande lampor vid en avfart i Nederländerna, ett försök som fick bilisterna att sänka hastigheten.

Hur lätt är det att påverka trafikanters beteende med nudging?

– Poängen är att det går att skapa små, små förändringar. En annan poäng med nudging är att det är viktigt att människor inte upplever att man blir tvingad att göra någonting, utan att man har ett val, säger Pontus Wallgren.

– En nudge ska inte upplevas som en muta eller en piska.

MARI HAGLUND



Pernilla Morrone är projektledare på MHE



Bilproducenternas samarbetspartner

**Mottagningssystem
för uttjänta bilar
www.bilretur.se**

För ökad återvinning!

BESIKTA BILEN NÄRA DIG!

Vi har fler än 190 stationer på 162 orter runt om i Sverige - för att alltid vara nära dig.



Boka tid på besikta.se
eller ring 0774-400 800

BESIKTA
Alltid nära dig!

Nytt skolmaterial ska influera ungas attit

Trafikverket har tagit fram ett nytt skolmaterial om alkohol och narkotika i trafiken som riktar sig till unga mellan 14 och 19 år. Syftet är att hjälpa ungdomar att motstå grupptryck och att lära sig säga nej till alkohol och droger i trafiken.

REGERINGEN HAR GETT Trafikverket ett långsiktigt uppdrag att genomföra insatser som avser medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet.

– Inom uppdraget arbetar vi inom områden som är särskilt viktiga att påverka och stödja för att förbättra trafiksäkerheten, alkohol och narkotika är ett viktigt område, berättar Sofia Persson, utredningsledare vid Trafikverket som leder uppdraget.

– Det är viktigt att öka kunskapen om alkohol och droger i trafiken hos ungdomar, som är en viktig målgrupp.

Trafikverket har som en del av uppdraget tagit fram ett digitalt lektionsmaterial för



TRAFIKUTBILDNING. Trafikverkets nya skolmaterial syftar till att hjälpa ungdomar att motstå grupptryck och att lära sig säga nej till alkohol och droger i trafiken.

lärare. Skolmaterialet är tänkt att inspirera och vägleda pedagoger till ett aktivt arbete mot alkohol och narkotika i trafiken.

– Lärare möter många ungdomar och kan göra skillnad och lärarnas insats är viktig. Genom materialet kan de ge ungdomar



Upptäck en bättre bilekonomi

Varje gång du betalar med CarPay samlar du bonuspoäng som kan användas för att tanka, tvätta eller ladda bilen. Ju mer du använder kortet, desto mer får du tillbaka. Gör det till en bra vana och få en bättre bilekonomi på köpet.

Läs mer på carpay.se eller ansök om ett kort direkt i appen. Det är helt kostnadsfritt och tar bara några minuter.



tyder kring alkohol och droger i trafiken

kunskap och mod att motverka rattfylleri, förklarar Sofia Persson.

Trafikverkets skolmaterial innehåller övningar, filmer och frågor som på olika sätt berör alkohol och narkotika i trafiken. Övningarna stödjer en samtalsbaserad undervisning för socialt och emotionellt lärande riktat till högstadies- och gymnasieungdomar.

Materialet består av fem lektioner för årskurs 7–9 samt fem lektioner för gymnasiet som kan användas som en av delar i den ordinarie undervisningen.

Hur kommer ni att sprida lektionsmaterialet till lärare och skolor?

– Materialet finns tillgängligt via trafikverket.se och på plattformen Gratis i skolan. Vi marknadsför det till lärare, skolledning och elevhälsa, berättar hon.

Genom skolmaterialet vill Trafikverket ge ungdomar styrkan och insikten att aldrig köra alkohol- eller narkotikapåverkad, vägra åka med en påverkad förare och våga hindra andra från att köra påverkad.

– Vi ser i mätningar att en stor andel av ungdomarna utsätter sig för alkohol och narkotika i trafiken, säger Sofia Persson.

Trafikverket mäter allmänhetens attityder i trafiksäkerhetskäten. 6 700 personer i åldrarna 16–84 år svarade på trafiksäkerhetskäten 2022.

I SENASTE ENKÄTEN om trafiksäkerhet svarade 18–19-åringarna såhär:

- 13 procent av män 18–19 år har under det senaste året kört i samband med att de har druckit alkohol.
- 14 procent av 18–19-åringarna har under det senaste året åkt med en förare som varit påverkad av alkohol.
- 8 procent av 18–19-åringarna har under det senaste året åkt med en förare som varit påverkad av narkotika.

– Vi vet dessutom att 25–30 procent av de omkomna i trafiken dödas i en alkohol- eller narkotikarelaterad trafikolycka, säger Sofia Persson.



Sofia Persson är utredningsledare på Trafikverket.

FOTO: PRIVAT

”Vi ser i mätningar att en stor andel av ungdomarna utsätter sig för alkohol och narkotika i trafiken.”

– Genom det här skolmaterialet ligger fokus på att hjälpa ungdomar att motstå social press, gruppptryck och att lära sig att säga nej till alkohol och narkotika i trafiken.

Hur kommer ni att följa upp hur skolmaterialet används och vad det ger för resultat?

– Det kommer vi att göra när materialet har funnits tillgängligt ett tag. Vi kommer att följa upp både i vilket utsträckning det används och hur det tas emot av eleverna, säger Sofia Persson.

– Tidigare utvärderingar av liknande lektionsmaterial har gjorts genom en enkätstudie med eleverna.

De elever som deltog i lektionerna uppgav i en långtidsstudie i högre grad att de inte skulle åka med en onykter förare, och att de skulle ingripa och hindra en onykter kompis från att köra, än elever i kontrollskolor som inte fått den här undervisningen.

Du hittar lektionsmaterialet på gratisiskolan.se

MARI HAGLUND



Köp däck och boka skifte på euromaster.se

I GODA HÄNDER
euromaster.se

ERBJUDANDE TILL DIG SOM ÄR MEDLEM I MHF!

Vi erbjuder alla MHF-medlemmar

15%

rabatt på
utvalda däck
hos Euromaster

Rabatten gäller på däck från
Michelin, BFGoodrich, Falken och
Tigar till ord. pris.

Använd kampanjkod **MHFAPRIL23** på
euromaster.se eller ta med annonsen
till din verkstad. Gäller t.o.m. 30/4 -23.
Välkommen!



MICHELIN

BFGoodrich

FALKEN

TIGAR



Ny modell för krockprov av både kvinn

VTI-professorn Astrid Linder har tagit fram världens första kvinnliga krockdocka

Risken att skadas vid en trafikolycka är större för kvinnor än män. Forskare vid VTI har tagit fram två nya utvärderingsverktyg för bilsäten som motsvarar en kvinna och en man. Idag görs inte krocktester med både kvinnliga och manliga krockdockor, eftersom det saknas lagkrav.

DET ÄR STÖRRE RISK att skadas som åkande i ett fordon vid en krock som kvinna än som man. Det visar studier från hela världen. Särskilt nackskador drabbar oftare kvinnor till följd av en trafikolycka, det är dubbelt så vanligt hos kvinnor.

VIRTUAL är ett mångårigt EU-projekt där man bland annat har tagit fram virtuella modeller av människan för krockprovning. Tanken är att kvinnor och män av många olika åldrar och kroppstyper ska finnas representerade i de virtuella modellerna för krockdockor. Syftet är att skapa bättre utvärderingsverktyg för krocktester.

Astrid Linder är professor i trafiksäkerhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Hon är ansvarig för utvecklingen av forskningsområdet krockssäkerhet och biomekanik.

ASTRID LINDER TOG FRAM världens första kvinnliga krockdocka och har forskat under flera årtionden inom området.

– Det globala regelverk som finns idag säger att du ska göra krocktester med en krockdocka som representerar en genomsnittlig man, förklarar hon.

– Om vi utvärderar krocksäkerheten för hela befolkningen, både kvinnor och män, kan konsumenten, du och jag, välja fordon som ger det bästa skyddet för oss alla. Om man inte exkluderar halva be-



KVINNLIG KROCKDOCKA. Astrid Linder, professor vid VTI, har tagit fram prototypen SET 50F. I projektet har två utvärderingsverktyg för bilsäten som motsvarar både en kvinna och en man tagits fram.

FOTO: VIRTUAL



KROCKTEST. Risken att skada sig vid en trafikolycka är större för kvinnor än för män. Det globala regelverk som finns idag säger att krocktester ska göras med en krockdocka som motsvarar en genomsnittlig man.

or och män

folkningen gör det naturligtvis skillnad.

I VIRTUAL-projektet har Astrid Linder tillsammans med forskare från VTI och Chalmers utvecklat nya utvärderingsverktyg för bilsäten vid en krock, för både en genomsnittlig kvinna och en genomsnittlig man. Det är två fysiska prototyper av Seat Evaluation Tool – SET 50F och 50M.

– Det handlar om utvärderingsverktyg för upphinnandelyckor, hur bra ett bilsäte skyddar mot nackskador när fordonet blir påkört bakifrån, säger Astrid Linder.

– Som grund har vi använt den första modellen av provdocka som gjorts, BioRID, som bygger på en genomsnittlig man.

FOKUSOMRÅDEN HAR VARIT en människo- liknande rörelse i ryggrad, nacke och axlar samt en realistisk mjukhet i kroppen för att ge god interaktion med fordons- sätet.

– Vi har tagit fram utvärderingsverktyg för en genomsnittlig kvinna och en genomsnittlig man, förklarar Astrid Linder.

– Hur kroppen samspelar med sätet vid en kollision är en viktig del. Kvinnor och mäns kroppar skiljer sig åt. Därför är det viktigt att båda finns representerade vid krocktester.

INTRESSET ÄR STORT internationellt. Det pågår diskussioner med provningsorganisationer både i Europa och USA. Målet är att färdigutveckla SET-modellerna, så att de användas i praktiken för utvärdering av skydd mot skador vid en krock.

Var kommer ditt engagemang ifrån?

– När jag var doktorand på Chalmers 1999 gjorde jag en litteraturgenomgång av skador till följd av trafikolyckor för perioden 1969–1999, berättar Astrid Linder.

– All data visade att kvinnor hade större risk att drabbas av nackskador än män. Mitt engagemang kommer från att skadestatistiken visar på de skillnader som fortfarande finns.

MARI HAGLUND



KROCKTEST WHIPLASH. Transportstyrelsens utredare Pernilla Bremer ska i ett nytt FN-uppdrag leda ett internationellt arbete för jämlik krockssäkerhet. Detta med anledning av att kvinnor har högre risk att drabbas av nackskador vid trafikolyckor än män.

FOTO: EURO NCAP OCH TRANSPORTSTYRELSEN

Transportstyrelsen leder arbetet för jämlik krockssäkerhet i världen

Transportstyrelsens utredare Pernilla Bremer ska i ett nytt uppdrag leda ett internationellt arbete för jämlik krockssäkerhet. Uppdraget handlar om att undersöka hur krockskador påverkas utifrån ålder, kön, längd och vikt. Syftet är att se om ett nytt regelverk behövs.

KVNNOR LÖPER HÖGRE RISK att drabbas av nackskador samt skador på armar och ben vid en trafikolycka.

– Vi behöver veta mer om varför det är så, få in jämlikhetsperspektivet inom området och om behov finns att arbeta för ett inkluderande regelverk där fokus är krockssäkerhet för alla, berättar Pernilla Bremer, utredare vid Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har under många år drivit frågan om jämlik krockssäkerhet i UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Den 8 mars i år, på internationella kvinnodagen, fattades ett beslut om att starta en arbetsgrupp för jämlik krockssäkerhet.

GRUPPEN HAR I UPPGIFT att undersöka statistik, granska regelverk, föreslå uppdateringar av befintliga regelverk och undersöka vilka möjligheter som finns med virtuell simulering (virtuella krockdockor) för förbättrad jämlikhet i krockssäkerhet. Det är en stor arbetsgrupp med representanter både från industrin och länder från flera olika världsdelar, till exempel USA, Indien, Österrike och Japan.

LITE MER OM:

UNECE OCH ARBETS-GRUPPEN FÖR PASSIV SÄKERHET

• World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP29) har en arbetsgrupp för passiv säkerhet (GRSP) som utarbetar regelförslag om passiva säkerhetskrav för fordon till WP29.

• Med passiva säkerhetskrav menas krav som ska minska risken för personskador vid kollision. Till exempel krav på krocksäkerhetssystem som bilbälte och krockkuddar.

• Expertgruppen använder forskning och analyser för att utveckla passiva säkerhetskrav för fordon.

• GRSP sammanträder officiellt två gånger om året och ger informella grupper specifika problem som behöver lösas skyndsamt eller som kräver särskild expertis.

Källa: Transportstyrelsen

– Det viktiga är att vi har fått gehör för att undersöka om det behövs ett mer inkluderande regelverk och att vi gör det här tillsammans som en gemensam satsning i världen, säger Pernilla Bremer.

– Vi har möjlighet att göra skillnad på ett bra sätt för krocksäkerheten.

Varför behövs det här arbetet?

– Studier har under många år visat på skillnader mellan kvinnor och män när det gäller skaderisken i trafikolyckor, säger Pernilla Bremer.

– Vi behöver undersöka om det internationella regelverket tar hänsyn till skillnaderna och om dagens krocktester inkluderar alla i trafiksystemet.

GLOBALT SÄGER REGELVERKET idag att krocktester ska göras med en krockdocka som motsvarar en genomsnittlig man. I USA görs krocktester med en kvinnlig provdocka, men provdockan motsvarar bara en väldigt liten andel av den kvinnliga befolkningen.

Studier från myndigheten U.S. Government Accountability Office visar att det inte bara är amerikanska kvinnor som är dåligt representerade i dagens krockdockor och därmed vid krocktester.

Utformningen av de krockdockor som används speglar exempelvis inte verklighetens kvinnor, äldre och personer som är överviktiga. Det gör det svårare att testa om säkerhetssystem i bilar är effektiva för alla vid en krock.

MARI HAGLUND



FJÄLLTRAFIK. MHF Malung gjorde en hastighetskontroll av 588 fordon på en 50-sträcka där många brukar köra för fort. De flesta körde mellan 5–10 km/h för fort.

FOTO: MARI HAGLUND

MHF Malung tog hastighetspulsen på fjälltrafiken

På en 50-sträcka i Transtrand i Malung-Sälens kommun brukar fjällresenärerna köra för fort. MHF Malung har gjort en hastighetsmätning av fjälltrafiken på sträckan.

MHF BERGSLAGEN HAR köpt ett laserinstrument för hastighetsmätning av samma typ som polisen använder.

Många fjällresenärer åker till Sälen i Dalarna för att fira sportlov och påsklov. MHF Malung gjorde en hastighetsmätning av fjälltrafiken i Transtrand på väg 66 den 19 februari. 588 fordon, varav de flesta bilar, samt några lastbilar och bussar, kontrollerades på 50-sträckan under två timmar och en kvart. Det var Magnus Eriksson och Gunnar

Wärmedal från MHF Malung som var ute och mätte.

– Vi valde den här platsen strategiskt, det är allmänt känt att det körs för fort på den här 50-sträckan. Polisen brukar stå här och göra hastighetskontroller, berättar Gunnar Wärmedal.

MHF-AVDELNINGEN gjorde hastighetsmätningen på en söndag, som är den stora resdagen för fjälltrafiken. Flest fordon kontrollerades på väg 66 i södergående riktning mot Malung, 534 fordon.

– Resultatet var som man kan förvänta sig. Det var många som körde 5–10 km/h för fort, säger Gunnar Wärmedal.

– Det var många bilar som låg i kö och

då drar det ned hastigheten.

Den högsta hastighetsöverträdelsen som uppmättes var 26 km/h. Fyra fordon körde över 25 km/h för fort.

– Vi var ute och mätte en söndag och då är det inte så mycket tung trafik. Min känsla är att den tunga trafiken ofta gör överträdelser av hastigheten, säger Gunnar Wärmedal.

Mätningen av fjälltrafiken är den första hastighetskontrollen som MHF Malung har gjort.

Kommer det bli fler hastighetsmätningar framöver?

– Det kommer det säkert bli. Vi har tänkt att vi ska göra mätningar utanför skolor, berättar Gunnar Wärmedal.

MARI HAGLUND



LASER. MHF Bergslagen har köpt ett laserinstrument för hastighetsmätning av samma typ som polisen använder.

Gör snabbt om din pick-up till husbil under 30 minuter



Få **500 kr** i rabatt vid köp av fyra nya sommardäck!

Erbjudandet gäller på OKQ8 Bilverkstad.

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



Gäller vid köp av fyra nya däck på OKQ8 Bilverkstad under perioden 1 april–31 maj 2023. Kostnad för montering och balansering tillkommer. Vi reserverar oss för eventuell slutförsäljning och förändringar i sortiment. Kan ej kombineras med andra rabatter.





OLYCKSDRABBAT FORDON. Efter många allvarliga trafikincidenter efterfrågas hårdare krav både från Transportstyrelsen och EU-kommissionen för att få köra A-traktor.

FOTO: MOSTPHOTOS

Förslag: Skärpta krav för att köra A-traktor

Det sker många allvarliga olyckor med A-traktorer. Därför efterfrågas skärpta regler. EU-kommissionen föreslår krav på 16-årsgräns, bättre förarutbildning och tuffare körprov. MHF och MHF-Ungdom vill se riskutbildning om alkohol och droger i trafiken.

FÖR TRE ÅR SEDAN förenklades de tekniska kraven för att bygga om en bil till en A-traktor. Efter regeländringen ökade antalet A-traktorer stort. Antalet olyckor med A-traktorer har ökat kraftigt under samma period. Under 2022 omkom tragiskt nog fyra ungdomar i olyckor med A-traktorer.

I medierna rapporteras om incidenter där ungdomar kör i vansinniga hastigheter med A-traktorer och i vissa fall påverkade av alkohol eller droger. I slutet av februari försökte en 15-årig pojke köra ifrån polisen i sin A-traktor i 180 km/h i Hälsingland. Det rapporterar TT.

EN 16-ÅRIG POJKE dömdes i oktober förra året av Kalmar tingsrätt för drograttfylleri, olovlig körning och ringa narkotikabrott. Augusti 2022 körde han drogpåverkad i en manipulerad A-traktor. Det skriver KalmarPosten.

Efter flera allvarliga incidenter med A-traktorer efterfrågas nu strängare krav från flera håll, även utanför Sverige. För att få köra A-traktor ska du ha fyllt 15 år och ha AM-körkort.

Transportstyrelsen presenterade i oktober förra året flera förslag till skärpningar i regelverket för A-traktorer. Även EU-kommissionen föreslår nu hårdare krav.

– Jag tycker att det är positivt att man från myndighetshåll vill se ett stramare regelverk kring A-traktorer, säger Lars Olov Sjöström, sakkunnig trafiksäkerhet för MHF.

– Förutom själva reglerna behöver man jobba mer med hastighetsfrågan – att sätta stopp för trimning och manipulation. Vi på MHF anser att också att man måste göra mer för trafiknykterheten.

TRANSPORTSTYRELSENS utredning har varit ute på remiss i början på året. Ur MHF och MHF-Ungdoms remissvar: "Det vi har kunnat se de senaste åren är att det tyvärr har skett en ökning av fall där ungdomar stoppats påverkade av alkohol och andra droger när de framfört A-traktorer. Här ser MHF och MHF-Ungdom att AM-utbildningen har en central roll för att kunna förebygga rattfylleri. Därför är det viktigt att utbildningen lägger stort fokus på riskerna med alkohol och narkotika i trafiken. Det skulle kunna handla om en riskutbildning motsvarande Risketten för B-körkort personbil."

– Utbildning och påverkansinsatser är viktiga delar. Riskutbildningen är en viktig del, framhåller Lars Olov Sjöström.

– Det ska finnas en djupt förankrad insikt hos ungdomarna – att alkohol och droger

överhuvudtaget inte ska kombineras med att köra ett fordon.

Polismyndigheten skriver i sitt remissvar att A-traktorer borde besiktas varje år, istället för som nu, var 24:e månad efter föregående besiktning.

– Ett bra förslag som försvårar manipulation, konstaterar Sjöström.

EU-KOMMISSIONEN ANSER att det svenska systemet för A-traktorer inte är förenligt med nuvarande körkortsdirektiv. EU-kommissionen föreslog ett nytt körkortsdirektiv i början av mars.

Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv innebär en möjlighet för länderna att tillåta körkortsinnehavare med ett så kallat B1-körkort att köra en personbil med en totalvikt på upp till 2 500 kg och med en begränsad hastighet på 45 km/h. B1-körkortet är tänkt för ungdomar från 16 år upp till maximalt 21 år. För att ta B1-körkort ska det krävas att man genomgår ett förarprov, det vill säga teoriprov och körprov.

Det nya förslaget är ett steg i rätt riktning och ökar möjligheten för att svenska ungdomar fortsatt kan få köra A-traktor, skriver den svenska regeringen i ett uttalande.

EU:s medlemsstater kommer i nästa steg att förhandla om det nya förslaget till körkortsdirektiv. En process som brukar ta flera år.

"Förutom själva reglerna behöver man jobba mer med hastighetsfrågan – att sätta stopp för trimning och manipulation."

Lars Olov Sjöström,
sakkunnig trafik-
säkerhet för MHF

MARI HAGLUND

MF2302_A-traktorer_remissvar01.jpg
Syftet är att öka trafiksäkerheten.

MF2302_A-traktorer_remissvar02.jpg

FOTO: MOSTPHOTOS

ÖVNINGSKÖRNING. I framtiden kan det ställas liknande krav på övningskörning för att få köra A-traktor, som idag görs för personbil.



Vårt bästa argument för att byta däck i tid.

De mörka partierna visar hur stor kontaktyta ett slitet däck har med vägen i 75 km/h vid regn. När mönsterdjupet minskar ökar risken för vattenplaning och riskfyllda situationer för varje millimeter. Dina däck är bilens enda säkerhetssystem som har kontakt med vägen, så kom ihåg att byta i god tid. Gör ett tryggt val på **continental.se**

Säkerhet startar med däck.

De

ÅRETS STORA SOMMARDÄCKTEST
GENOMFÖRS I SAMARBETE MED **ViBilägare**

VI HAR TESTAT ÅTTA SOMMARDÄCK I DIMENSIONEN 245/40 R18

SUNFULL SF-888

GOODYEAR EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

NOKIAN HAKKA BLACK 3

et bästa gott nog?

I takt med att bilarna får allt större hjul utrustas många vardagsbilar med så kallade UHP-däck. Här kommer däcktillverkarna med det bästa de har. Men vilket däck är bäst för ditt körmönster?

TEXT: NILS SVÄRD • TEST: NILS SVÄRD & ANDERS HELGESSON • FOTO: MIKAEL HELSING

HANKOOK VENTUS S1 EV03

PIRELLI P-ZERO PZ4

MICHELIN PILOT SPORT 5

FALKEN AZENIS FK520

BRIDGESTONE POTENZA SPORT



ETT ÖGONBLICKS VERK. När motorvägsavfarten är skarpare än väntat vill man ha ett tryggt däck som inte överraskar sin förare i sommarregnet.

D en 7,2 kilometer långa ovalen löper som en femfilig autostrada i oändlighet. Här har vi fria tyglar att granska hur olika däck maktar med att hantera en plötslig krissituation i motorvägsfart. Vi utför både forcerade filbyten så väl som olika undanmanöverprov.

Förhoppningsvis ska du aldrig behöva

uppleva detta i verkligheten. Det bästa däcket är det du inte tänker på. Det bara finns där. En trygg trotjänare som mil efter mil håller bilen på vägen.

Därför jämför vi också däckens vardags-samarbete med föraren. Är det kursstabil? Hur svarar det på små och stora styrringrepp? Uppstår det störande frekvenser

SÅ HAR VI TESTAT

Testet utfördes under en vecka i början av oktober 2022 på testbanan Hakka Ring utanför Madrid. Vädret var soligt med temperaturer strax över 20 grader, representativt för en svensk sommardag.

Alla tester inleds och avslutas med körning av ett referensdäck som även körs mellan testdäcken vid behov. Alla resultat jämkas sedan mot hur referensdäckets resultat förändras. På så sätt kan vi korrigera mätvärdena efter hur greppnivån påverkas av yttre omständigheter under dagen. Två Audi A4 Avant med automatlåda användes vid körningarna. Vi testar med ABS-system igång men med antisladdsystemet i "sportläge" för att bättre känna däckens balans under körproven.

Prisuppgifterna är snittpriser hämtade från tre olika däckhandlare online. Det lönar sig att jämföra priser hos olika försäljningsställen. Tänk på att transport- och monteringskostnad tillkommer vid köp online.

Betygsskala: 5 = Utmärkt. 4 = Bra. 3 = Medel. 2 = Mindre bra. 1 = Dåligt.



HAKKA RING. Ett däcktest som det här kräver en anläggning som är specialiserad just på att testa däck.



Cinturato P7™

**TRUST THE TECHNOLOGY
CHOSEN BY PREMIUM
CAR MANUFACTURERS.**

SAFETY ON THE MOVE.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

**ON THE PULSE OF
TECHNOLOGY**



NYHET



AZENIS | FK520

NYHET



ZIEX | e.ZIEX



ZIEX | ZE 310 Ecorun



SINCERA | SN110



FALKEN
TYRES

falkentyre.com



SÅ GÖR MAN. Ingredienser för ett däcktest: en testanläggning, två bilar, två förare och 80 däck (två uppsättningar av varje sort samt ett reserv).

SMART VAL FÖR DIG OCH MILJÖN.

Begagnade fordonsdelar till rätt pris

Självlklart med garanti.




ådalens



MARKKONTAKT. Däcken är det enda som förbinder bil och väg. Samma bil kan bete sig väldigt olika beroende på vilket gummi som sitter på fälgarna.

VAD BETYDER HP OCH UHP?

□ Däckmarknaden för vardagsbilar delas in i två huvudsegment: "High Performance" (HP) och "Ultra High Performance" (UHP) där UHP är optimerat för grepp, medan HP har högre prioritet på komfort och livslängd.

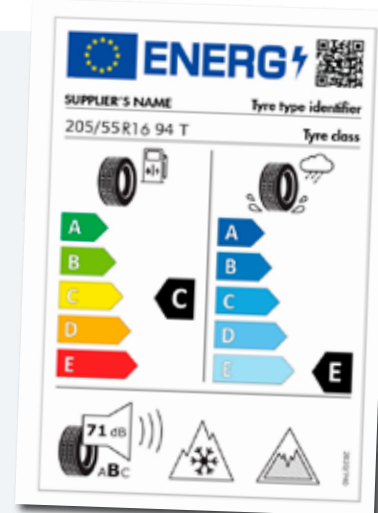


som tröttnar ut hjärnan vid längre körningar?

Under en vecka sker vårt varv på en öde slätt en timmes bilfärd söder om Madrid, omgiven av några mindre jordbruksfästigheter. Här ligger bilbranschens nyaste testanläggning. På 300 hektar har tio olika

testbanor lagts ut med ett enda mål: att testa däck.

Namnet är Hakka Ring och är Nokians senaste testanläggning färdigställd så sent som 2021. Här finns utsökta förutsättningar för att få till rättvisa testförhållanden.



SÅ LÄSER DU MÄRKNINGEN

□ Alla däck som säljs inom EU måste ha en märkning med information om bränsleförbrukning, bromssträcka på våt väg samt buller (för omgivningen utanför bilen). Produktdekalen har en QR-kod som kan skannas med en mobiltelefon för mer detaljerad information om däckmärkningen.

För rullmotstånd och bromssträcka använder deklarationen ett bokstavssystem där A är bäst och E sämst. Bränsleförbrukning innebär att man mäter rullmotstånd. Skillnaden mellan A och E är cirka 0,6 l/100 km (0,06 liter milen).

Våtgreppsmärkningen gäller bromsning 80–0 km/tim. Från A till B ökar bromssträckan med tre meter, från B till C med ytterligare fyra meter, och E kan ha upp till 18 meter längre bromssträcka än ett A-märkt däck.

Även ljudnivån rankas i bokstavskategorier från A till C, utöver ett exakt mätvärde för dB-talet. Bullermärkningen baseras på det luftburna vägljudet uppmätt utanför bilen och handlar om en miljömärkning för att hålla nere vägbullret för omgivningen. Det har tyvärr inget med bullernivån inne i kupén att göra.

En nyhet som gäller vinterdäck är en "is-märkning" som ska hjälpa kunderna att skilja på nordiska friktionsdäck och mellaneuropeiska friktionsdäck, som inte är utvecklade för körning på isiga vägar. Dubbdäck har ingen EU-märkning alls.



Palmenco

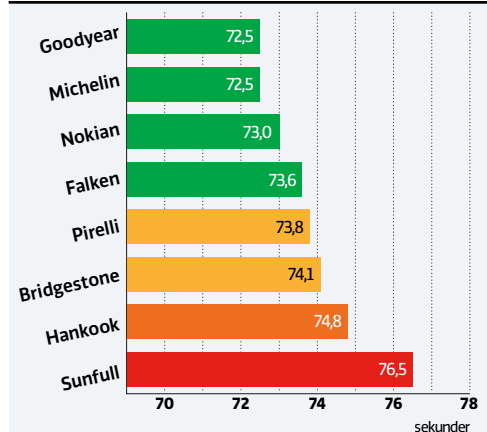
Trandaredsgatan 1B, 507 62 Borås • 010-13 99 100 • info@palmenco.se

www.palmenco.se

Vi stödjer MHFs arbete för en drogfri trafikmiljö

KÖRNING VÅT VÄG

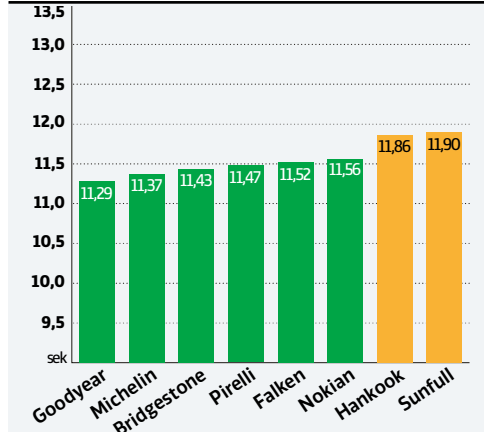
21–25°C, sol



KOMMENTAR: Snitttid av tre varv med 1,0 mm vattendjup. Goodyear och Michelin är de mest lättkontrollerade på greppgränsen. Framför allt Goodyear styr in piggt med bibehållen bakvagnsstabilitet. Michelin imponerar under inbromsning. Pirelli och Bridgestone tappar ofta baken först när fästet förloras. Sunfull understyr kraftigt.

KURVGREPP VÅT VÄG

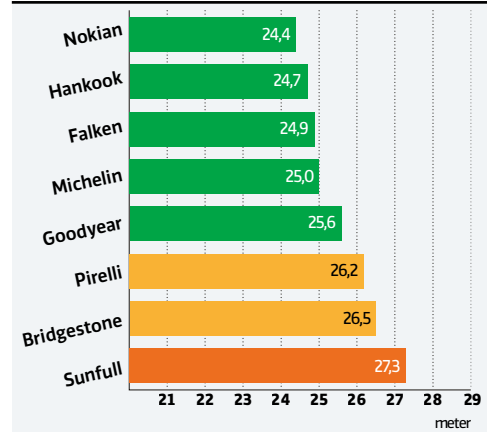
21–25°C, sol



KOMMENTAR: Genomsnitt av åtta varv runt en cirkel med 0,8 mm vattendjup. Goodyears och Michelins gummiblandningar ger mest sidgrepp i våtan. Sedan är det väldigt jämnt mellan den efterföljande kvartetten. Budgetdäcket Sunfull uppvisar en överraskande god greppnivå i våtan, inte så långt bakom de dyrare premiumdäcken.

BROMS VÅT VÄG

22–27°C, sol



KOMMENTAR: Medelvärde av åtta ABS-inbromsningar från 80 km/h på 1,0 mm vatten. De flesta har imponerande bra bett mot den våta asfalten. Bäst biter gummit i Nokian och Hankook medan Michelin står med otroligt jämna bromsresultat. Pirelli och Bridgestone halkar efter något medan Sunfull har drygt tio procent längre bromssträcka.

I årets test av sommardäck fokuserar vi på dimensionen 245/40 R 18 som passar bland annat Audi A4, Citroën C4 Picasso, Mercedes E-klass, Subaru Legacy och sista generationen Volvo V70.

I den storleken kliver man automatiskt in i det däcksegment som kallas UHP – Ultra High Performance. Det låter sportigt värre och här finns också ett stort fokus på

greppnivå och körupplevelse. Men det är en däcktyp som är utvecklad med vanliga bilar i åtanke, som Golfklassare och rymliga kombivagnar.

I hjulstorlekar från 17 tum och uppåt, vilket är vad som sitter på de flesta moderna bilar i dag, är UHP-däck det vanligaste alternativet på eftermarknaden. Men det är inte bara de rådande marknadstrenderna



FIGG DETALJ. Markeringar på slitbanans yttersida på Hankook och Michelin varnar för snedslitage.

BULLER

□ Nokian är det tystaste däcket, både i mätvärden och i subjektiv upplevelse – speciellt på grov asfalt. Goodyear har något högre mätvärden men ljudbilden har behagliga frekvenser i alla delmoment. Hankook är tyst rakt fram men får ett tydligt pulserande ljud i kurvorna som stör. Pirelli rullar diskret i högre farter på slät väg, men dras med lågfrekventa bastoner på grov väg. Sunfull låter mer ju högre hastigheten är och börjar sjunga lätt i kurvorna, men klarade den grova asfalten bra rakt fram.

	Bridgestone	Falken	Goodyear	Hankook	Michelin	Nokian	Pirelli	Sunfull
Buller, dB(A) 70 km/h, grov väg	69,6	69,6	69,6	69,1	69,6	69,0	70,2	69,4
Buller, dB(A) 80/110 km/h, grov väg	65,2/68,1	64,9/68,4	65,2/68,7	64,6/68,2	65,2/68,2	64,0/67,7	64,6/67,7	65,3/68,8
Buller, subjektivt betyg 1–5	3	3	4	2	4	5	3	2

Testa det enkla sättet att köpa och sälja bil

kvd bil

Din digitala bilaffär

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. Viktig information om den nya kategorin HL däck (High Load) utvecklade för elbilar finner du i STRO Databok 2023.

THE SCANDINAVIAN TIRE & RIM ORGANIZATION

Välkommen till vår hemsida!
www.stro.se

2023 års STRO Databok finns nu i lager! I årets bok så har det gjorts drygt 300 uppdateringar av dimensioner för både personbilar och tunga fordon, och den innehåller ny och tidigare data för mer än 7000 olika dimensioner, samt uppdaterade bestämmelser för däck och fälgar i Sverige. Du kan beställa boken på vår hemsida.



MICHELIN **PERFORMANCE MADE TO LAST**

GÖR SKILLNAD – VÄLJ MICHELIN!



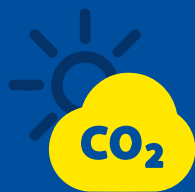
**SPARA 25%
PÅ DÄCKEN⁽¹⁾**

Färre däckbyten



**SPARA 4%
PÅ BRÄNSLET⁽²⁾**

Slitna däck är mer bränsleeffektiva



**SPARA
PÅ MILJÖN⁽³⁾**

Bidra till att spara 6,6 miljoner ton CO₂

(1) 1 däck mindre per år ifall byte av däck sker vid 1,6 mm istället för 3 mm.
(2)(3) Studie utförd av Ernst & Young (maj 2017). Förutsätter regelbundet slitage av däck och respekt för rekommendationer från däck och biltillverkare.



MICHELIN



RÅDSLÄG. Nils och Anders planerar veckans körschema efter väderleken.



TEKNISK SUPPORT. Avancerad gps-utrustning ger noggranna mätningar.

BULLERMÄTNING. Vi mäter buller på slät och grov asfalt. Ljudet spelas in under tio sekunder. Sedan gör vi om samma sak och lyssnar om däckerna ger vassa eller behagliga frekvenser för trumhinnan.

VI HAR RÄTT DÄCK FÖR DIN BIL

Däckteam är Sveriges största kedja inom däck och fälg med närmare 160 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.

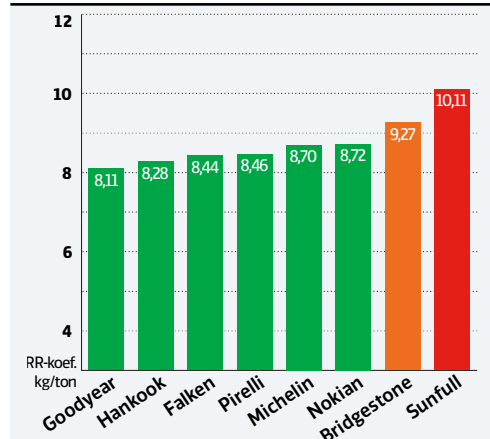
Hitta din närmaste
Däckteamverkstad
på dackteam.se

DÄCKTEAM

vet vilka däck du behöver

RULLMOTSTÅND

Laboratorium inomhus

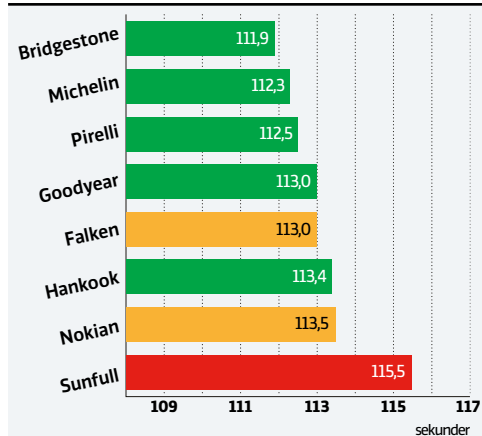


KOMMENTAR: Rullmotståndskoefficient uppmätt i laboratorium enligt EU-märkningen. Tyvärr strulade utrustningen så vi har inte lyckats mäta bilens faktiska förbrukning. Tumregeln är att tio procents skillnad i rullmotstånd ger 1,6 procents skillnad i bensinförbrukning. Sunfull ger därmed en ökning på 0,2 l/100 km jämfört med det bästa däck.

som gör att vi i år vänder uppmärksamheten mot det här segmentet. Tillströmningen av nyheter har varit ovanligt stor. Bara under de senaste två åren har Bridgestone, Falken, Goodyear, Michelin och Nokian släppt helt nya produkter. Nykomlingarna

KÖRNING TORR VÄG

19–24°C, sol

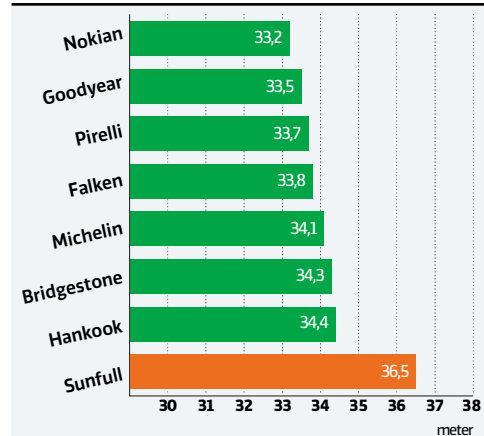


KOMMENTAR: Snittid av två varv. Bridgestone klarar högre sidokrafter än någon annan. Pirelli har också fin styrkänsla och pigg körupplevelse. Michelin imponerar med god bromsstabilitet medan styrprecisionen hos Falken och Nokian är snäppet sämre än de bästa. Sunfull har dålig stabilitet och kommer lätt ur kurs vid snabba filbyten.



BROMS TORR VÄG

19–24°C, sol



KOMMENTAR: ABS-inbromsning från 100 km/tim. Snittvärde av sex inbromsningar. Återigen är det Nokian som har kortast stoppsträcka, tätt följt av Goodyear. Men det är inga stora skillnader mellan de mest kända tillverkarna. Precis som på våt asfalt har Sunfull tio procent sämre bromsprestanda än det bästa däck.

OM DU HAR EN ANNAN DIMENSION

□ Det exakta resultatet gäller för just den här dimensionen – men testet ger en vägvisning för vilka prioriteringar som de olika tillverkarna har för sina produkter. Den exakta rangordningen kan dock skilja sig mellan olika dimensioner.

Nu moderniseras Sveriges däckåtervinning

Med en skräddarsydd smart app optimeras och effektiviseras insamlingen av uttjända däck.

Lansering 2023. Läs mer på sdab.se



SVENSK
DÄCKÅTERVINNING

stöter på motstånd från Hankook och Pirelli samt budgetdäcket Sunfull från Kina.

I ÅR HAR VI VIKTAT UPP betyget för köregenskaper på torr väg – från tio procent av betyget till 15 procent – eftersom dessa däck även riktar sig till en köpgrupp som ställer högre krav på körglädje än de mer komfortinriktade HP-däcken som vi granskat tidigare.

Men detta handlar inte om snabbast möjliga varvtid på en racerbana utan främst om subjektiv styrkänsla och – viktigast av allt – förmågan att hjälpa föraren att bibehålla kontrollen över ekipaget när det oväntade händer i trafiken.

ATT KONKURRENSEN är tuffast möjliga med många nya produkter märks på testresultaten. Nästan alla presterar på en otroligt hög nivå. Skillnaderna i våra mätningar är förhållandevis små. Det är bara budgetdäcket som faller igenom i vissa kritiska moment.

Men det finns ändå viktiga skillnader när allt vägs samman. Däcken har olika karaktärer som passar olika typer av förare.

Här följer vår ranking men ta gärna en extra titt på delmomenten. Kanske hittar du en annan vinnare som är bättre på just det som du prioriterar?



POÄNGSAMMANSTÄLLNING

□ Efter betygsättning 1–5 i varje delmoment multipliceras betyget med ett till tre beroende på hur viktigt vi skattar egenskaperna. Bromsförmåga och trygga köregenskaper viktas allra högst. I vissa moment, köregenskaper och buller, ingår även en subjektiv bedömning som komplement till mätvärdet. Summan av poängen i alla testmoment blir sedan totalpoängen. Maximalt antal poäng är 100.

Om ett däck bedöms som "medel", det vill säga får betyget tre i alla moment,

uppgår poängsumman till 60. Poängsystemet, där kritiska egenskaper prioriteras högre, drar isär värdena.

I sammanfattningen på nästa uppslag har vi också gett ett betyg mellan ett och fem i fem olika kategorier. Dessa åskådliggör däckens olika prioriteringar och baseras på delbetygen nedan. På nästa uppslag redovisas också de olika delmomenten i nedanstående kategorier samt testresultaten för rullmotstånd, förbrukning och buller.

Testmoment	Maxpoäng	Goodyear	Michelin	Nokian	Falken	Hankook	Pirelli	Bridgestone	Sunfull
Poäng våt asfalt	60	57	55	51	52	45	40	40	31
Poäng torr asfalt	25	22	23	19	17	20	23	23	7
Totalt	100	93	90	83	80	77	74	70	42
Placering		1	2	3	4	5	6	7	8

MHF Förbundsmöte 2023

Måndag 12 juni kl 10.00

Plats: Scandic Skogshöjd Södertälje

- Regionernas valda ombud får särskild kallelse och anmäler sig där. Övriga medlemmar är välkomna som åhörare. Anmälan måste göras senast 5 juni till folke.ringberg@mhf.se



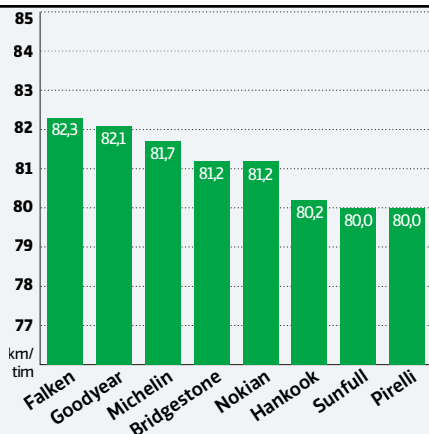
INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI



HAKKA RING. Varje däck bromsas minst tolv gånger på våt asfalt. De två bästa och sämsta stryks och testvärdet är ett snitt av de åtta resterande värdena.

VATTENPLANING

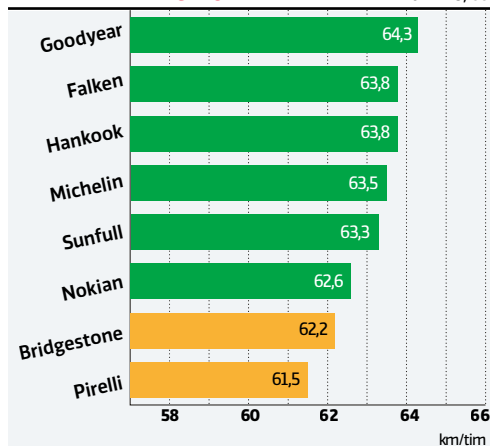
20–21°C, sol



KOMMENTAR: Den hastighet där framhjulen börjar spinna med 15 procent högre hastigheten än bakhjulen under acceleration rakt fram. Vattendjup 7,0 mm. Förhållandevis små skillnader mellan samtliga däck. Falken och Goodyear har bäst motståndskraft mot vattenplaning, följt av Michelin. De som förlorar fästet först är Sunfull och Pirelli.

VATTENPLANING KURVA

20–21°C, sol



KOMMENTAR: Hastighet vid det högsta g-värdet i kurva med 8,0 mm vatten. Det är större skillnader på egenskaperna vid vattenplaning i kurva än rakt fram. I det här delmomentet halkar Bridgestone och framför allt Pirelli en bit efter de övriga, Goodyear och Falken är bäst ännu en gång i det djupa vattnet, följda av Hankook.



BRIDGESTONE DÄCKSORTIMENT SOMMAR 2023



Bridgestone Europe

För närmaste återförsäljare besök
www.bridgestone.se

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



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

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



Goodyear

Eagle F1 Asymmetric 6

■ Fjölårsnyheten Asymmetric 6 imponerar med testets bästa kurvgrepp på våt asfalt. Det styr piggt in i kurvorna och förblir lättkontrollerat på greppgränsen. Därtill är motståndskraften mot vattenplaning hög.

På torr väg finns en behagligt linjär styrrespons men en lätt understyrd balans under press som kräver lite större styrutslag. Däckets mjukare stommen ger i stället fin komfort och väggljudet har snälla frekvenser oavsett underlag. Goodyear har även lägst rullmotstånd.

Ständigt med i toppen i varje delmoment utan någon egentlig nackdel ger en klar seger. Detta är ett näst intill komplett däck som tilltalar både vardagsbilister och mer kräsna förare. Testvinnare!

FAKTA

Pris, kr	1 773
Tillverkningsland	Tyskland
Tillverkningsdatum	vecka 30, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	70
Mönsterdjup, mm	6,6
Belastning/hastighetsindex	93/Y
Hårdhetstal, shore	72
Slitvärde, treadwear	300
Vikt, kg	9,6

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	12
Kurvgrepp på våt väg (10)	10
Körning på våt väg (15)	15
Vattenplaning (10)	10
Vattenplaning, kurva (10)	10
Bromsning på torr väg (10)	10
Körning på torr väg (15)	12
Rullmotstånd/förbrukning (10)	10
Buller (5)	4
Totalpoäng	93

BETYG

Våt väg	Vattenplaning	Torr väg	Förbrukn.	Komfort
5	5	5	5	4

⊕ Trygga köregenskaper, våtgrepp, rullmotstånd, buller.

⊖ Lågt mönsterdjup.



Michelin

PilotSport 5

■ PilotSport 5 kom 2022 och enligt Michelin är förbättrad livslängd den största skillnaden mot tidigare. Slitagevärdet är också högst av alla testdäck. Ändå har Michelin bibehållit en hög greppnivå på våta vägar.

Däcket briljerar under inbromsning, inte med alla kortast stoppsträcka utan med jämna mätresultat. Det tycks vara immunt mot värmeutveckling. Mest uppskattas förmågan att bromsa hårt under sväng med bibehållen kontroll. Det gör PS 5 kvickt och lättkört, på både vått och torrt, trots något sävligare styrrespons och viss understyrning.

Likt Goodyear står Michelin med en imponerande hög allroundnivå med få nackdelar.

FAKTA

Pris, kr	1 929
Tillverkningsland	Spanien
Tillverkningsdatum	vecka 1, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	72
Mönsterdjup, mm	7,1
Belastning/hastighetsindex	97/Y
Hårdhetstal, shore	76
Slitvärde, treadwear	340
Vikt, kg	10,4

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	12
Kurvgrepp på våt väg (10)	10
Körning på våt väg (15)	15
Vattenplaning (10)	10
Vattenplaning, kurva (10)	8
Bromsning på torr väg (10)	8
Körning på torr väg (15)	15
Rullmotstånd/förbrukning (10)	8
Buller (5)	4
Totalpoäng	90

BETYG

Våt väg	Vattenplaning	Torr väg	Förbrukn.	Komfort
5	4	5	4	4

⊕ Bromsbeteende, våtgrepp, trygg under press.

⊖ Prisbilden ligger strax över konkurrenterna.



Nokian

Hakkä Black 3

■ Den färskaste nyheten i UHP-segmentet är tredje generationen Hakkä Black som lanseras inför 2023. Nokian kammar hem full pott i bromsronderna med testets allra kortaste stoppsträckor, både på torr och våt asfalt. Däremot är styrprecisionen något sämre och det reagerar långsammare på förarens rattutslag.

Den sävligare karaktären ihop med en lätt understyrd balans ger dock ett lättkontrollerat beteende under press, med en stabil bakvagn på våt asfalt. Vidare har Nokian den lägsta bullernivån, speciellt på grövre underlag.

Korta stoppsträckor och hög komfort gör Hakkä Black till ett utmärkt däck som passar de allra flesta.

FAKTA

Pris, kr	1 926
Tillverkningsland	Finland
Tillverkningsdatum	vecka 33, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	70
Mönsterdjup, mm	7,0
Belastning/hastighetsindex	97/Y
Hårdhetstal, shore	74
Slitvärde, treadwear	i.u.
Vikt, kg	11,1

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	12
Kurvgrepp på våt väg (10)	10
Körning på våt väg (15)	15
Vattenplaning (10)	10
Vattenplaning, kurva (10)	8
Bromsning på torr väg (10)	8
Körning på torr väg (15)	15
Rullmotstånd/förbrukning (10)	8
Buller (5)	4
Totalpoäng	90

BETYG

Våt väg	Vattenplaning	Torr väg	Förbrukn.	Komfort
4	4	4	4	5

⊕ Lättkörd på greppgränsen, korta stoppsträckor.

⊖ Styrrespons, något förhöjt rullmotstånd.



Falken

Azensis FK520

■ FK520 tog över efter FK510 under 2022. Det japanska däckets plockar många poäng i de blöta delmomenten. Motståndskraften mot vattenplaning tillhör testets bästa. Bromssträckorna – både på torrt och vått – övertygar. På våta vägar är det följsamt med en bakvagn som bibehåller spåret under press utan att hitta på hyss.

På torr väg har Falken något sämre sidostabilitet i undanmanöverproven. Styrningen reagerar kvickt vid små utslag, men ger sämre feedback i kraftigare svängar. Bullermässigt är det något underlagskänsligt, även om ljudnivån aldrig blir besvärande.

Ofta bättre än snittet utan stora minusposter ger en respektabel fjärdeplats totalt, strax efter de bästa.

FAKTA

Pris, kr	1 756
Tillverkningsland	Turkiet
Tillverkningsdatum	vecka 06, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	70
Mönsterdjup, mm	7,1
Belastning/hastighetsindex	97/Y
Hårdhetstal, shore	73
Slitvärde, treadwear	i.u.
Vikt, kg	10,9

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	12
Kurvgrepp på våt väg (10)	8
Körning på våt väg (15)	12
Vattenplaning (10)	10
Vattenplaning, kurva (10)	10
Bromsning på torr väg (10)	8
Körning på torr väg (15)	9
Rullmotstånd/förbrukning (10)	8
Buller (5)	3
Totalpoäng	80

BETYG

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

⊕ Vattenplaning, korta stoppsträckor, bra våtgrepp.

⊖ Inte perfekt precision under press, medelmåttig komfort.



Hankook

Ventus S1 Evo3 K127

■ Evo3 har funnits på marknaden sedan 2019. Det sydkoreanska däckets bromsar bra men tappar poäng på lägre sidogrepp. Framförallt är det ovilligt att styra in i svängen på våt väg och maktar inte med samma kurvastighet som de övriga. Det förblir dock lättkontrollerat när fästet är på väg att förloras.

Desto trevligare bekantskap är däckets på torr väg med responsiv styrning och god stabilitet. Bullernivån rakt fram är låg, men under kurvtagning i den här dimensionen på våra testbilar uppstod ett tydligt vibrerande ljud. Vi provade med två olika bilar med samma resultat.

Synd, för här finns en fin körupplevelse med goda säkerhetsmarginaler till en rimlig prisnivå.

FAKTA

Pris, kr	1 758
Tillverkningsland	Sydkorea
Tillverkningsdatum	vecka 26, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	72
Mönsterdjup, mm	74
Belastning/hastighetsindex	97/Y
Hårdhetstal, shore	73
Slitvärde, treadwear	300
Vikt, kg	11,1

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	15
Kurvgrepp på våt väg (10)	6
Körning på våt väg (15)	6
Vattenplaning (10)	8
Vattenplaning, kurva (10)	10
Bromsning på torr väg (10)	8
Körning på torr väg (15)	12
Rullmotstånd/förbrukning (10)	10
Buller (5)	2
Totalpoäng	77

BETYG

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

⊕ Bromssträcka våt väg, styrkänsla torr väg, rullmotstånd.

⊖ Medelmåttigt sidogrepp våt väg, förhöjt vägljud kurvor.



Pirelli

P-Zero PZ4 (SC)

■ Senaste generationen P-Zero, kallad PZ4, är testets ålderman. Lanserad redan 2017 erbjuds PZ4 i två versioner. LS (Luxury Saloon) och SC (Sport Car) varav SC är det som erbjuds på eftermarknaden i den här dimensionen.

På torr väg uppvisar Pirelli en utmärkt körkänsla med linjär styrning och däckets är vikt in i böjarna. Däremot tappar det poäng på våt väg. Det vattenplanar tidigast i gänget och bromssträcken imponerar ej. När kurvastigheten är för hög förlorar det ofta fästet i bakvagnen först. Jämfört med Bridgestone är dock Pirellis mer progressiva bakvagnssläpp lättare att kontrollera.

PZ4 tycks underlagskänsligt med förhöjt buller på grov väg, vilket ger en sjätteplats totalt.

FAKTA

Pris, kr	1 750
Tillverkningsland	Italien
Tillverkningsdatum	vecka 19, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	C
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	69
Mönsterdjup, mm	7,2
Belastning/hastighetsindex	97/Y
Hårdhetstal, shore	75
Slitvärde, treadwear	300
Vikt, kg	9,8

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	9
Kurvgrepp på våt väg (10)	8
Körning på våt väg (15)	9
Vattenplaning (10)	8
Vattenplaning, kurva (10)	6
Bromsning på torr väg (10)	8
Körning på torr väg (15)	15
Rullmotstånd/förbrukning (10)	8
Buller (5)	3
Totalpoäng	74

BETYG

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

⊕ Hög körglädje, greppnivå torr väg.

⊖ Vattenplaning, buller på grov asfalt.



Bridgestone

Potenza Sport

■ Bridgestones nya Potenza med tilläggsnamnet Sport kom 2021 och är testets mest kompromisslösa val. Det här är däckets för dig som söker den allra sportigaste körupplevelsen.

Mönsterdjupet är bara 6,5 mm, inte för att ge lågt rullmotstånd utan för att ge bästa möjliga styrkänsla. Inget annat däck har lika snabb respons. Reaktionen är linjära utan fördröjning. Det klarar högre sidokrafter än alla andra på torr väg. Bromssträckorna är dock något längre än de bästa.

På våt väg vattenplanar däckets relativt tidigt och det är ofta bakdelen som förlorar fästet först, vilket ger ett sladdbenäget beteende. Högt rullmotstånd och en lågfrekvent ljudbild bidrar till en slutlig sjundeplats här.

FAKTA

Pris, kr	1 893
Tillverkningsland	Italien
Tillverkningsdatum	vecka 15, 2022
EU-märkning, rullmotstånd	D
EU-märkning, våtgrepp	A
EU-märkning, buller dB(A)	72
Mönsterdjup, mm	6,5
Belastning/hastighetsindex	97/Y
Hårdhetstal, shore	76
Slitvärde, treadwear	300
Vikt, kg	11,0

POÄNG

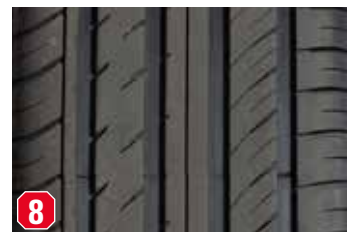
Bromsning på våt väg (15)	9
Kurvgrepp på våt väg (10)	8
Körning på våt väg (15)	9
Vattenplaning (10)	8
Vattenplaning, kurva (10)	6
Bromsning på torr väg (10)	8
Körning på torr väg (15)	15
Rullmotstånd/förbrukning (10)	4
Buller (5)	3
Totalpoäng	70

BETYG

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

⊕ Körglädje, styrrespons, stabilitet, kurvgrepp.

⊖ Vattenplaning, något sladdbenägen på våta vägar.



Sunfull

SF-888

■ Sunfull SF-888 är ett av de billigaste UHP-däcken på marknaden. Likt många andra Kinadäck bär det vintermärkningen "M+S" men detta är ett strikt sommardeck.

Greppnivån är oväntat nära premiumdäcken i flera delmoment, fast uppträdandet lämnar mycket att önska. Stabiliteten är usel och däckets har svårt att hantera sidokrafterna i undanmanövrer. Sunfull verkar ogilla kurvor rent generellt och kränger mycket redan i låga farter. Detta är motsatsen till ett sportigt däck. En viss tröst med den kraftigt understyrda balansen är att däckets aldrig är nära att bryta ut i sladd på våt väg, som annars är vanligt i budgetsegmentet. Högt rullmotstånd och vägbuller cementerar sistaplatsen.

FAKTA

Pris, kr	989
Tillverkningsland	Kina
Tillverkningsdatum	vecka 47, 2021
EU-märkning, rullmotstånd	D
EU-märkning, våtgrepp	C
EU-märkning, buller dB(A)	72
Mönsterdjup, mm	76
Belastning/hastighetsindex	97/W
Hårdhetstal, shore	75
Slitvärde, treadwear	280
Vikt, kg	10,4

POÄNG

Bromsning på våt väg (15)	6
Kurvgrepp på våt väg (10)	6
Körning på våt väg (15)	3
Vattenplaning (10)	8
Vattenplaning, kurva (10)	8
Bromsning på torr väg (10)	4
Körning på torr väg (15)	3
Rullmotstånd/förbrukning (10)	2
Buller (5)	2
Totalpoäng	42

BETYG

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

⊕ Skaplig greppnivå för prislappen.

⊖ Ogillar kurvor, dålig stabilitet, högt buller.



Fossilrik färd runt Skånes största sjö

Häng med till sjöriket norr om Kristianstad. En resa runt fossilrika Ivösjön bjuder på rik natur och kulturhistoria och mathantverk av högsta klass. Se till att ta med cykeln.



REPORTAGE:
CENNETH SPARBY (TEXT)
JESPER HEIMERSON (FOTO)

NATURNÄRA. Ta med cykeln under resan och upptäck landskapsidyllen längs de slingrande grusvägarna.

DEN RULLANDE RESAN börjar vid Bäckaskogs slott, vackert beläget mellan Ivösjön och Oppmannasjön. En ståtlig byggnad med anor från 1200-talets klosterperiod. Kung Karl XV hade sitt sommarresidens här under slottets storhetstid i mitten av 1800-talet, och hans paradsvåning är intakt och öppen för besökare att skåda.

En smal landremsa skiljer de båda sjöarna åt, och vattendragen förbinds med en smal kanal.

Numera är slottet ett populärt resmål för både övernattnings- och gastronomi med lokala förtecken. Teveserien Stjärnorna på slottet har självklart bidragit till intresset.

Nu väntar ett par dagars upptäcktsfärd längs turistvägen Humleslingan runt Ivösjön – en av Sveriges mest fossilrika trakter. Med boende på gårdshotell, pensionat och slott, och med lokalt mathantverk i fokus ser det ut att bli en toppenhelg. Väderprognosen talar också till vår fördel.

Efter en förmiddagsfika ute på terrassen tas sikte på Kjugeskull, sydöst om Bäckaskog.

Här döljer sig ett paradiset för vandrare. Ett naturreservat med skimrande lövskogar, öppna hagar och ståtliga klippblock. Den högsta toppen bjuder på vida vyer över Ivösjön. Den är Skånes största, med flera små öar och holmar. Och så förstås Ivön – som är Skånes största ö – en knapp mil lång.

Från den lummiga parkeringen leder ett sinnrikt nätverk av stigar in i det populära Natura 2000-området.

IVÖN NÄSTA! Dit färdas man på sju minuter med Skånes enda bilfärja från byn Barum, omskriven för Barumskvinnan – ett skelletfynd från stenåldern som upptäcktes i slutet av 1930-talet.

Medeltida S:ta Ursula kyrka är väl värd att besöka på ön. Den är en av de mer mytomspunna kyrkorna i Skåne med helig källa döpt efter skyddshelgonet Ursula. Strax ovanför ligger Ivögården. Ett vandrarhem och pensionat som inramas av vinstockar i mängd.

– Välkomna till Skånes Toscana hojtar druvbonden Bo Jeppson, som väntar vid grinden tillsammans med sonen och krögaren Petter Jeppson.

Tillsammans har de skapat en välbesökt gård mitt i det frodiga odlingslandskapet.

Det är snart skördetid, där Bo just kollat hur druvorna mår efter hagelskuren för några dagar sedan. Han odlar tåliga druvor som rondo, regent och solaris, som alla sägs tåla ett kyligare klimat.

Innan middagen är det läge för en cykeltur upp till Ivö klack på norra änden av ön. En tre kilometer lång sträcka längs smala vägar. Naturreservatet påminner en del om Kjugeskull, men är betydligt vildare till sin karaktär med tät blandskog och en hel del klippblock och nerfallna träd.

Vi hinner med både den 134 meter höga toppen och en titt på gamla torpruiner och fossilrika kaolinbrott innan det är dags att vända tillbaka. För här på norra udden bröts kaolin i stor skala, som blev grunden till Iföverkens framgångsrika keramiska industri. Den vita leran skeppades på pråmar till Bromölla.

Väl tillbaka serverar Petter foccaciabröd, blomkålssoppa och skånsk coppa samt sotad kalvfilé med svart trumpetsvamp till middag.

– Svampen har vi plockat själva i skogen nere vid sjön, säger Petter med ett nöjt leende.

DET ÄR HELT KLART charmigt att åka Barumsfärjan följande morgon. Den går var tjugonde minut och efter den korta färden följer vi vägen norrut mot nästa stopp – Vänga 77:1. En mötesplats för mat och dryck vid foten av Vångaberget.

Det är en mäktig vacker del av Humleslingan, som ger en känsla av klart nordligare breddgrader. Ett böljande landskap med äppelodlingar i mängd längs sluttningarna, som förstärker känslan av Toscana.

Här svarar Margareta Hjelmqvist och dottern Annika Persson för smaskrika mat- och fikastunder – allra helst ute i trädgården. Som denna dag när de dukat upp en lunch ute bland äppelträden.

– För tio år sedan var tanken att starta ett marmeladkokeri och sommarkafé, men det dröjde inte länge förrän vi utvecklade verksamheten till så mycket mer, konstaterar Margareta.

IDAG FINNS GÅRDSBUTIK, kafé och restaurang tillsammans med en handfull rum för gäster som reser långväga bara för Margaretas vedugnsgräddade pizzor och Annikas kanelbullar.

Och med egna odlingar och jaktmarker i Småland kan familjen vara snudd på självförsörjande.

– Var så goda och ta för er!

Annika har just grillat viltburgare, gjorda på färs från dovhjort och älg, och fyller bröden med grönkålsmajonnäs, picklad rödlök, tomat och inlagd gurka.

Hon bjuder på gårdens drycker till maten. Det handlar om äppelmust och



Utemuseet på Ivöklack är väl värt att upptäcka.



Petter och Bo Jeppson på Ivögården, granne med S:ta Ursula kyrka – en sevär



Pensionat Strömbacken andas ren och skär idyll, där Elisabeth Knutsson och Bo Jönsson sedan mitten av 1980-talet erbjuder boende och middag.

björksav med smak av havtorn.

– I våras tappade vi 300 liter, där en enda björk gav hela 30 liter, konstaterar Margareta med ett nöjt leende.





Skyllt från svunnen järnvägsepok längs Ivösjön.



Ivösjön är känd för sitt fina bestånd av abborre. Så varför inte hyra en kajak för att testa fiskelyckan. Här med Barumsfärjan och Ivön i bakgrunden.



rdhet i sig på Ivön.



Det sägs att det spökar på Bäckaskogs slott.



Holjeåns dalgång bjuder på frodig grönska. Här är det nära till pensionat Strömbacken.



Bäckaskogs slott bjuder på natursköna omgivelningar vid Ivösjön och Oppmannasjön.

Att intresset för matgården Vänga är stort visar inte minst besöket av Tareq Taylor som nyligen var på plats för en matvandring och teveinspelning.

Humleslingan leder vidare mot Näsium. Humlen växer vilt i trakten, i synnerhet kring Humletorkan, som i dag är stängd. Här torkades växten i stor skala ända fram

till slutet av 1950-talet, innan den levererades till bryggerier landet runt.

Vi fortsätter turen längs Näsumaslingan mot Sibbarpsdalen och pensionat Strömbacken. En slingrande grusväg genom ett fridfullt landskap med faluröda gårdar, betande kor i hagarna och gamla vägs skyltar.

STRAX OVAN HOLJEÅNS strömmande vatten, vid Östafors bruks naturreservat, ligger det gamla pensionatet, djupt inbäddat i grönskan.

Elisabet Knutsson och Bo Jönsson har sedan mitten av 1980-talet tagit emot gäster som gillar att vandra och bara ta det lugnt. Den gamla 1700-talsgården har byggts ut i olika omgångar med endast tre mysiga pensionatsrum att bo i.

– Vi är ett renodlat ekopensionat och var en av de första restaurangerna som krav-certifierades i Sverige. Det är vi stolta över, säger Elisabet och Bo där de står vid den vedeldade uteugnen för att tillaga flammkuchen – en vit pizza med olika lokala ostar som smaksättare. En favorit bland gästerna, tillsammans med belgiska väfflor och helstekt Bosarpskyltling.

Ny dag med fossiljakt på programmet. Filip Lindgren väntar på Havsdrakarnas hus i Bromölla.

– Ja, jag är nog Skånes meste fossiljägare. Titta, lära och göra är min grej, konstaterar han med ett skratt.

Det lilla museet ligger i Skånetrafikens väntsal bjuder på en utställning om Krithavets djurliv och fossila fynd.

– Ivösjöns och Bromöllas rika kritkalksberggrund har skapat ett enormt geologiskt arkiv som lagrat fossilerna, berättar Filip och visar runt.

Han tar sedan med oss på en timmes fossilletning vid Åsens fältstation knappa milen norr om stan.

– Jag ser mig själv som en klar amatörpaleontolog som aldrig får nog när det gäller fossiler. Så min guidade tur har hundra procents fossilgaranti, konstaterar Filip belåtet.

EFTER ATT HA GRÄVT lera och skyfflat i hinkar, är det dags att skölja och vaska. Och det dröjer inte länge förrän vi förtjust hittar vår första hajtand, för att strax fynda flera koraller och sköldpaddsskal.

På vägen tillbaka, med våra fynd i var sin ask, stannar vi till vid Levrasjön med sitt skimrande turkosa vatten.

Filip bor 200 meter från sjön och slutar aldrig att fascineras över skiftningarna. För



”Titta, lära och göra är min grej” konstaterar fossiljägaren Filip Lindgren under exkursionen där vi får vaska fram egna fynd.

den turkosa nyansen varierar med väder och vind.

– Jag brukar skarva lite och säga att det beror på alla dinosaurieskelett som ligger på botten, skrattar Filip. För jag gillar att dra skrönor och sägner från trakten.

Men i verkligheten är det ett optiskt fenomen, där skimret uppstår när solstrålarna bryts mot sjöns kalkrika lerbotten.

CIRKELN SLUTS om aftonen vid Bäckaskogs slott, med boende i ståtligt tornrum. Det sägs att det spökar emellanåt i rummet. Men det rör sig tydligen om snälla väsen, som inte ska påverka sömnen nämnvärt.



Torgfontänen Scanisaurus av konstnären Gunnar Nylund har blivit något av en symbol för Bromölla och Ivösjön.

LITE MER OM:

VÄRT ATT UPPTÄCKA

- Ifö Center är ett nytt, konstnärsdrivet kulturhus i det som en gång i tiden var den gamla keramikfabriken. Tillsammans med fossilmuseumet Havsdrakarnas Hus är det två goda ”måsten” i Bromölla.
- En annan höjdare är torgfontänen Scanisaurus av konstnären Gunnar Nylund – Europas största stengodsskulptur. Den föreställer två svanhalsödlor, en hane och en hona, som solar sig på en klippa på Ivön. Scanisaurus är sammansatt av cirka 3 000 delar formsatt keramik, tillverkade på Iföverken.

www.ifocenter.com

www.havsdrakarnashus.se



Kjugekull naturreservat bjuder på skimrande lövskogar och dramatisk blockterräng.



PRO-USER CYKELHÅLLARE DIAMANT SG

Denna pålitliga cykelhållare är lämplig för transport av två cyklar och är främst utvecklad för elcyklar. Cykelhållaren är lätt att bära och lagra tack vare det praktiska fällningssystemet och inkluderat förvaringsskydd. Diamant SG2 monteras snabbt och enkelt på dragstängsen med en patenterad, låsbar snabbkontakt. Belysning med en kombinerad 7/13-polig (Jaeger) plugg ingår och är utrustad med dimljus och bakljus (med 13-polig kontakt).

- Bagageutrymmet är alltid tillgängligt tack vare en lättanvänd lutningsmekanism.
- Cyklarna hålls fast i breda, stabila hjulhållare av aluminium.
- Förvaringsväska ingår.
- Cykelhållaren har en låsbar snabbkontakt.

T02-101A cykelhållare 2-cyklar.

Mått:(BxHxD) 115x67x54 cm / hopfäld: 30x67x55,5 cm

T02-101B cykelhållare 3-cyklar.

Mått: (BxHxD) 115x67x74 cm / hopfäld: 30x68,5x77,5 cm



Handla tillbehör via KAMA Order to Store

Beställ på nätet och hämta varan i din KAMA-butik.

Fraktfritt! Över 10 000 artiklar ett klick bort!

www.kamafritid.se

KAMA
FRITID





Viltburgare med Vångagårdens grönsaker och björksavdryck. En lunch med mersmak.



Visst är det kul att kunna vaska fram fossila fynd som hajtänder, koraller och sköldpaddsskal?

LITE MER OM:

IVÖSJÖN RUNT

• Turistvägen Humleslingan följer asfaltvägarna runt Ivösjön – Skånes största sjö med Skånes största ö. Vägen är skyltad med vit blomma mot brun botten. För den som gillar att cykla och vandra är det definitivt läge att göra avstickare längs några av alla fina leder som sträcker sig runt Skånes största sjö.

• Ett gott exempel är den 24 km långa Näsumbleden, där vandrare och cyklister samsas.

• Gustavsbergsleden är en annan variant, där den allra vackraste sträckningen går längs östra delen av Ivösjön vidare mot turkosskimrande Levräsjön och Bromölla.

www.humleslingan.com
www.nasum.se

Kronobergshed vandrarhem och kursgård
Välkomna till den vackraste naturen där du kan njuta av alkoholfria öl och ett viktigt vandrarsamfund.
Vi har rum med 2-4 bäddar och även rum för att sitta och fika.
Priser från 500 kr. Enkelt och enkelt.
Anläggningen passar även för kyrkor, konferenser och lagar.
Hälsningar från Kronobergshed vandrarhem och kursgård.
www.kronobergshed.com 072-524 00 52

Åre Camping
Välkommen till den familjära campingen i Åredalen!
Öppet året runt.
0647-50770 • info@arecamping.se
www.arecamping.se

GOODYEAR

REDO FÖR ALLT.
Ultrahög prestanda för våta och torra vägar.

EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

ViBilägare
TESTVINNARE

Dry Contact Plus
TECHNOLOGY

Wet Braking Pro
TECHNOLOGY

EV ready

* 1:a plats i ViBilägare (#5/2023). 8 däck i testet, dimension 245/40R18.

WWW.GOODYEAR.SE



BRA BELYSNING. När mörkret faller kommer matrix-belysningen till sin rätt. Digitala instrument, samt vred för klimat-anläggningen är en bra kombination.



VÄLKOMNANDE. Stor öppning till både framstolar och baksäte gör insteget lätt i Kodiaq. Bak sitter man bekvämt på alla tre platserna, och det finns även en tredje sätesrad.



PASSAR FÖR VINTERVÄGLAG. Skoda Kodiaq blev en positiv överraskning på snöiga och isiga vägar. Modellen passar dem med behov av en lite större suv med bra dragkapacitet.

FOTO: STEFAN NILSSON

Stor suv på säkra tassar

Kodiaq är den största suven i Skodas sortimentet. Namnet, visserligen med ett "q" i slutet, flirar inte så lite med Kodiakbjörnen, världens största underart av brunbjörn. Vi tar ut Kodiaq på vintriga vägar och sjöis i Jämtland för att testa grepp och komfort.

ALLHJULSDRIVNA KODIAQ är största modellen bland Skodas tre suvar med bensin- eller dieselmotor. Minstingen Kamiq, som endast finns med framhjulsdrev, och mellanstora Karoq fyller utrymmet under Kodiaq.

Kodiaq bygger på Volkswagens MQB A2-plattform, där bland annat Tiguan, liksom Audi Q3, känns igen.

Skodas största suv mäter nästan 4,7 meter i längd, med en hjulbas om nära 2,8 meter. Det är i samma häradsområde som en Volvo XC60. Talar man om segment blir det B-segmentet, alltså mellanstorlek, och i Skodas fall möjlighet med upp till tre sätesrader i kupén.

KODIAQ FINNS I TRE utrustningsnivåer: Ambition, Style och Sportline där priserna på enklaste Ambition som endast finns med

150-hästars dieselmotor börjar på 406 500 kronor.

Provbilen är en Style utrustad med en 200 hästkrafter stark diesel kopplad till en justerad DSG-låda. Motorn ger 400 Newtonmeter och deklareras till 6,4 l/100 km enligt WLTP.

Motorn är fullt tillräcklig för Kodiaq och jobbar väl ihop med DSG-lådan. Inga onödiga ryck, utan drar fint från låga varv. Det här är en kombination som skulle vara intressant att testa i kombination med ett släp eller husvagn, särskilt som bilen får dra upp till 2 300 kilo med rätt behörighet i körkortet.

KUPÉN UPPLEVS SOM rymlig, faktiskt större än vad utsidan först skvallrar om. Framstolarna är inte överdrivet skålade, men ger gott stöd för både rygg och lår. Möjligen kan man tycka att sittpositionen är lite "rätt-upp", fast det är mer en vanesak. Pedalerna sitter där de bör och det är lätt att passa in en god körställning. Insteget är föredömligt vad gäller att komma i och ur bilen, och det gäller även bak.

En sen januarivinter kring jämtländska

Frösön är det hart när omöjligt att komma ner i den deklarerade förbrukningen. Utetemperaturen ligger på minus sex grader och vägarna är både is- och snötäckta. Knappast optimala förhållanden för att mäta bränsleförbrukning, om än via färrdatorn.

Vad vi däremot noterar är bilens matrix-strålkastare som ger riktigt bra belysning både på halv- men framförallt helljus. Det i kombination med dubbade vinterdäck upplevs som en säker kombination när mörkret faller. Ett par upprepade, hårda inbromsningar görs också utan någon direkt dramatik.

DET ÄR FAKTISKT SVÅRT att hitta något som sticker ut negativt på Kodiaq, särskilt för ägaren som letar bil efter just sina egna behov. Möjligen är den lite väl mörk i inredningen, men det lättas upp av ljusa stolar. En head up-display som visar hastighet och navigation i framrutan hade varit pricken över i,et, men saknas även bland tillvalen.

Och avslutningsvis. Att köra Kodiaq på slalombana på sjöis, det är om inte annat närmast barnsligt kul och tämligen odramatiskt.

MIKAEL LINDBERG

KORTFAKTA

SKODA KODIAQ

Pris: Från 406 500 kr.
Testbilens pris: Cirka 450 000 kr.

Motor: 2,0 liters rak 4-cylindrig diesel.

Effekt: 200 hk vid 3 500–4 200 rpm.

Vridmoment: 400 Nm vid 1 750–3 000 rpm.

Växel-låda:
7-växlad
DSG-låda.



Prestanda: Toppfart: 218 km/h, 0–100 km/h: 7,7 s.

Längd/bredd/höjd/axelavstånd:
469,7/188,2/168,1/279 cm.

Tjänstevikt/last/släp:
1 767/518–718/2 300 kg.

Garantier: Nybil: 3 år eller 10 000 mil. (ingen milbegränsning under första två åren). Vagnskada: 3 år. Garanti på hybridkomponenter: 5 år eller 10 000 mil. Vägassistans: 3 år. Lack: 3 år. Rost: 12 år (genomrostning).

Deklarerad bränsleförbrukning, enl. WLTP:
6,4 l/100 km.

CO₂-utsläpp:
166 g/km WLTP.

- Autobroms
- Alkolås

+ Belysning
Komfort
Motor

■ Saknar head up-display

KOM ÄNNU LÄNGRE MED INGO-APPEN!

Hos oss betalar du aldrig mer än nödvändigt för soppan. Med vår app kan du dessutom vinna fria liter, få koll på din bränsleförbrukning och enklare hitta till någon av våra över 290 stationer. **Ladda ner INGO-appen och hitta din närmaste station.** Välkommen!



Crossovern Kia Niro har varit en storsäljare i Sverige de senaste åren. Så här är den som begagnad.

KOMPAKTA CROSSOVERS har sålt i mängder och Ki-
as bidrag i klassen – Niro – blev snabbt en storsäl-
jare i Sverige. Till mycket påminner den om halv-
kombibilarna i Golfklassen, fast med högre sitthöjd
och insteg, så särskilt suvaktig är den inte. Jämfört
med märkessyskonet Sportage är Niro nio cm lägre
och finns endast med framhjulsdraft. Niro började
säljas sent 2016 och fick en facelift under 2019.

Tre motoralternativ finns, helelektrisk motor på
204 hästkrafter (batteri med 64 kWh), samt hybrid
och laddhybrid. De senare har 1,6-liters motor på
105 hästkrafter som tillsammans med elmotor ger
141 hästkrafter. En sexstegad dubbelkopplingslåda
sköter kraftöverföringen. Hybriden och laddhybri-
den har kamkedja, som normalt sett inte behöver
bytas. Helelektriska Niro har både kallats Niro EV
och e-Niro, vilket kan vara förvirrande då det är
samma bil.

Vägegenskaperna är trygga men oinspirerande.
Niro är smidig i stadstrafik och klarar en undan-
manöver med godkänt resultat. Styrningen ger inte
särskilt mycket respons utan är lite vag i känslan,
vilket gör Niro mer praktisk än underhållande.

FÖRARMILJÖN HAR MYCKET tydliga instrument
och de flesta reglage är lätta att använda. Ratten är
eluppvärmd, men upplevs hal av många. Ovanligt
snabb stolsvärme noteras, liksom bra kupévärme.
Framstolarna har fått viss kritik för bristande sitt-
komfort och krånglig stolsinställning. Den tveksam-
ma sittkomforten märks först under längre turer.
Ett dånande högt däckbullen gör också att Kia Niro
brister när det skall färdas längre sträckor. Bullret,
främst på grov asfalt, är den mest påtagliga nackde-
len med bilen. Baksätet är rymligt och bekvämt för
två, även om tre personer får plats i nödfall. Baga-
geutrymmet ser inte så stort ut, men rymmer ändå
15 läskbackar i normalläge. Med fällt baksäte rym-
s 34 läskbackar. Faktum är att Niro rymmer minst
lika mycket som VW Golf i kombiutförande. Den
kantiga karossformen har tydliga fördelar när det
ska flyttas saker mellan olika adresser.

Långa nybilsgarantier har hjälpt Kia att bli ett



storsäljande märke, och garantin kan behövas då
Niro inte är problemfri. Tänk på att nybilsgarantin
förfaller om bilen inte servats korrekt enligt servi-
ceschema. Bilar med ofullständig servicehistorik
bör vara flera tusenlappar billigare än i vår prislsta
– eller kanske undvikas helt.

Som märke ligger Kia bra till i Länsförsäk-
ringars undersökning om maskinskador. Även
om Niro haft en del problem täcker garantin
upp för många som annars skulle hamna som
försäkringsärenden. Det vanligaste felet är bat-
terier som laddar ur. Att byta batteri är inte så
dyrt, men ett irriterande fel som sänker driftsä-
kerheten. Vissa exemplar har också haft problem

med dörrar som inte låser upp eller skrammel från
baksätet.

VIBRATIONER OCH RYCKIG drivlina är ett annat
klagomål från ägarna – ofta har verkstäderna inte
kunnat hitta felet. Det gäller även tillfälligt fel på
styrningen och på helelektriska Niro har varnings-
lampor indikerat fel som plötsligt har försvunnit. Att
motorn misständer har förekommit, liksom fel på
bränslesystem, elektronik och tidigt utslitna chas-
sidetaljer som länkar och stötdämpning. Lösa
kablage till hybridsystemet har noterats på en del
bilar och dålig laddningsförmåga har också noterats.

I Sverige återkallades 2 600 Niro för att broms-

FYRA KONKURRENTER

MAZDA CX-3 2,0 AUT. OPTIMUM

Registreringsår	2017
Kaross	Kombi, 5d
Motor	2,0 l/120 hk
Dekl. förbrukning	5,9 l/100 km
Nypris -17	226 900 kr
Rost	Medel
Säkerhet	Medel
AutoIndex	Bättre än medel



+ Vägegenskaper, garantitid, finns med fyrhjulsdraft. **-** Utrymme, buller, sikt



+ Motor/växel-låda, baksäte, styrning. **-** Rostskydd, sladdrig bakvagn, framstolarna.

HONDA HR-V 1,6 DTEC COMFORT

Registreringsår	2017
Kaross	Kombi, 5d
Motor	1,6 l/120 hk
Dekl. förbrukning	4,1 l/100 km
Nypris -17	224 900 kr
Rost	Sämré än medel
Säkerhet	Bättre än medel
AutoIndex	Bättre än medel

FOTO: CHRISTIAN ELLMARK

iro



vätska kunde läcka ut i kopplingens hydraulenhet. Det kunde leta till överhettning och brand. Bilarna som berördes var tillverkade mellan november 2016 till september 2017. Under 2019 återkallades 2 863 bilar i Sverige för att ett relä kunde överhettas eller orsaka att bilen inte gick att starta. Bilarna som berördes var tillverkade 2016–2018. Under 2021 har e-Niro återkallats på grund av fel på elektroniken.

Andrahandsvärdet har varit starkt, speciellt på Niro med vanliga hybridmotorn. På tre år och 4 500 mil har värdetappet där varit drygt 70 000 kronor. För plug-in hybriderna har värdetappet under samma period varit cirka 129 000 kronor och för e-Niro omkring 156 000 kronor. **CHRISTIAN ELLMARK, VI BILÄGARE**

PUBLIK-FAVORIT. Populära crossovern Kia Niro finns som hybrid, laddhybrid eller helelektrisk.



1. Förarmiljön har bra överskådlighet och är lättskött – men ratten är hal.
2. Framstolarna har fått kritik för bristande långfärdskomfort.
3. Baksätet är rymligt och bekvämt på ytterplatserna.
4. Bagagerummet sväljer mer last än vad man först kan tro.
5. Laddbara Niro är dyrare än den vanliga hybriderna.

LITE MER OM:

TEKNISK DATA	Kia Niro	1,6 hybrid	e-Niro
Längd/bredd, cm	435,5/180,5	437,5/180,5	
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 500/430	1 864/366	
Max släpvt, kg	1 300	0	
Antal cylindrar/slagvolym cm³	4/1 580	Elsynkronmotor	
Effekt kW/hk	141	204	
Toppfart, km/h	162	167	
0–100 km/h, s	11,4	7,4	
Bränsle, l/100 km, kWh/km	3,8	15,9	
CO ₂ , g/km	88	0	

REPARATIONSKOSTNADER

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

Avgassystem exkl främre rör	11 853 kr
Katalysator	8 302 kr
Hjullager höger fram	3 797 kr
Kamrem	Kedja
Elektronikbox, motor	14 367 kr
Koppling	Automat
Stötdämpare fram, 2 st	6 774 kr
12 000-milaservice	5 523 kr

SÄKERHET

Niro fick fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest 2016 och klassas också av Folksam som ett bra val ur säkerhetssynpunkt. Whiplashskyddet får godkänt i Folksams analys. Autobroms finns som standard och ska klara av att upptäcka både fordon och fotgängare. Någon krockstatistik för verkliga olyckor finns ännu inte på Niro. Hellyuset är klent, vilket vi anmärkt på i test. Kör du mycket i mörkret kan det vara en god idé att budgetera för extraljus.

KÖPGUIDEN

Registreringsår:	2017
Kaross:	Kombi 5 d
Motor:	1,6 l/141 hk
Dekl. förbrukning:	3,8 l/100 km
Skatt:	360 kr
Begpris:	190 200 kr
Nypris 2017:	235 900 kr
Rost	Medel
Säkerhet	Bättre än medel
Autolindex	Medel

ROSTSKYDD

Motorhuv och baklucka av aluminium som ej har tätats i skarvarna, övriga karosdelar av stålplåt. Dörrarna har dålig tätning av skarvhörn, men är behandlade på insidan. Filtinnerskärmar bak, plastinnerskärmar fram. Fuktugande kuddar vid vindruestolparna, men bra icke smutssamlade skärmkanter bak. Nedåtvända tröskelkanter som inte är tätade. Undertill är de flesta skarvar tätade. Ytterst sparsamt slitskydd. Somliga balkar har bra invändig behandling, andra saknar den helt. Repkänslig lack.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 ÅR

BETYG:



NISSAN QASHQAI 1.2 DIG-T ACCENTA

Registreringsår	2017
Kaross	Kombi/5d
Motor	1,2/115 hk
Dekl. förbrukning	5,6 l/100 km
Nypris -17	224 900 kr
Rost	Sämré än medel
Säkerhet	Bättre än medel
Autolindex	Sämré än medel



+ Säkerhet, sittposition, finns med fyrhjulsdraft.

- Rostskydd, fjädring, kvalitetsproblem



+ Framstolarna, förbrukning, 4WD tillval.

- Utrymme, sikt, rostskydd.

TOYOTA C-HR 1.8 HSD ACTIVE

Registreringsår	2017
Kaross	Kombi/5d
Motor	1,8 l/122 hk
Dekl. förbrukning	3,9 l/100 km
Nypris -17	247 400 kr
Rost	Sämré än medel
Säkerhet	Bättre än medel
Autolindex	Bättre än medel



		ÄR BE- RUSAD FÖRARE I			GÅR UPP I LÖNN	GRÅS- HAVET	ÄR VÅR DEL AV VÄRLDEN		HAR SKUTAN PÅ LAND LYCKANS MÄTT	GOLF- TÄV- LINGEN	MUNTRA UPP		ÄR RUDOLF I JULETID
											→		ÖPPNADE SLAGA PÅ LANDET
		DE GÖR FIGURER I SKINN											
		ÄR KORT I TONEN						KALLAS TUTING	KATT			↓	
	→			HAR KNAT- TAR SOM SPELAR GAV BAK- SLAG									OFTA PÅ FRANSKA
	HOPPA PÅ TÅGET								PAPE- GOJORNA		DRA SIG FRAM HAR RÖSOR- NAS STAD		
	STICKA TILL	↓					BESÖKER VÄRDSHUS GLÄDJE- SPRI- DARNA						
	DRAR EN VALS									GÖR DET NÄR DET KNIPER			
						DISTRA- HERATS SÅDANA SITTER PÅ EN ÅSK							KALLAS KNÄPPA
SÅDANA MONTE- RAS AV BILISTER PÅ VINTERN	↓		TJOCKA SOM KAN HINDRA BILIST DÖVA	MÄTTE DJUPET DRYCKES- BLAND- NING	GER LJUS ÄT MODERN BIL	ÄR VISS GUBBE I TRAFIKEN RÄTTE- SNÖREN					MISE- RABELT	KAN VI SLÅ UPP I	
							SOLGUD ÄR ETT ACKÖRD			LITEN SKILLNAD LADULÅS FÖRR			
TRAKT LÄMNAS TILL POLIS VID BROTT						DENNE ÄR EN STARKARE PART							
						FATTAR KORS- ORDS- LÖSARE				EBBAS PARTI			GRÖNT MINERAL
FYLLA PÅ BRÄNGLE				FIKA- BRÖD MELLAN- RUM			MÄRKT I FÖRVÅG		DYSJÖ FÖLL FÖR VÅGA PÅ 1600- TALET		ELAK I DALLAS SPYDIG- HETEN		
RINNER GENOM WIEN		SÄKNAR STYRKA STOP- PATS OM				BLÅSTEN GÅ UPP I RÖK				KYLA HÖLL OM RYGGEN			STICK- ORD
					ÄR ME- TALL EN DEL AV	KRAFS- DE PÅ UT- SLAGS- PLATS		KÖRDE SKA MAN SÅGA TILL ALKOHOL I TRAFIKEN					
STATIO- NERADE TUGGAT OM			DEN RYM- MER VIN STARTAR MED SKÄMT					FIXAT NÅGRA STYGN SLÄTT- LANDSKAP					INFÖRDE REXED I REFORM
					ÖLBASEN GER UTSLAG					DEN ÄR GOLVAD	MASSIV PÅ KRETA PÅ BIL I NORR- BOTTEN		
KLASSISK MOTOR- OLJA			SEGEL VÄNT OM			SKÄR- NINGS- PUNKT		ANVÄND- NING AV ALKOHOL ÖLJEVÅXT					
SÅDAN TÄR UPP NÄRING I KROPPEN								GAPADE					VILL DEN SOM ÄR FRIARE FÅ
						ÄR TALL- RIK MED MAT- RESTER					NOBBEN FRÅN PUTIN		
STUDENT- SAMMAN- SLUTNING	DRIVER PENDEL- RÖRELSE			DEN ÄR VANLIG UNDER LAG- SÅSONG				DEN BÄR BLÅ BÄR			GRÖN I VIT ROCK		

LÖS KRYSSET OCH VINNI!

KONSTRUKTÖR: MATS EDVARDSSON, FOTO: TULLVERKET

De fem först dragna lösningarna belönas med två bingolotter vardera. Skicka hela krysslösningen till:
Motorföraren, Byängsgränd 8, 120 40 Årsta före 28/4.
Märk kuvertet "Kryssset 2/23". Du kan även e-posta en bild på hela kryssset på: motorforaren@mhf.se

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

Hela teoriboken som gratis PDF



348 sidor

Ladda ner på:

korkortonline.se/teoribok

Motorföraren i backspegeln

1991 var ett händelserikt år, och vi kikar närmare på vad som hände både i Sverige och ute i världen under september månad, då Motorföraren kom ut till medlemmarna för nionde gången det året.

Redan i början av månaden beslutas av sovjetiska folkkongressen att Sovjetunionen skulle upplösas. Det dröjde inte länge innan flera länder inom den upplösta unionen utropade sig till självständiga stater.

I Sverige visade statistik från augusti månad att vi hade 3,1 procent arbetslöshet, den högsta siffran på tio år.

I mitten av september var det riksdagsval. De borgerliga partierna får 170 mandat mot socialisternas 154. I samma val åker Miljöpartiet ur riksdagen, då de inte nådde upp till fyraprocentsspärren.

Sverige får också sin första kvinnliga talman i riksdagen – Ingegerd Troedsson.

Inom musiken får grungebandet Nirvana sitt genombrott med låten Smells Like Teen Spirit.

När Motorföraren kommer ut, har tidningen funnits i 64 år. **TEXT: MIKAEL LINDBERG**



Volvo med fyra världsnyheter

Volvos största industriprojekt – Volvo 850 – kostade hela 16 miljarder att ta fram. Den lovordades även av motorpressen. Kortare än både 740 och 940, men med bättre innerutrymmen. I samma veva presenterades fyra världsnyheter i 850. Volvos sidokollisions-skydd SIPS, en Delta-link-bakaxel, självjusterande höjdställning av säkerhetsbältena, samt ett kompakt drivpaket. Det senare var ett konststycke i sig. Cyklindrarna i den femcylindriska motorn satt nära varandra, vilket gjorde att den kunde placeras tvärrätt ihop med den femväxlade lådan mellan hjulhusen. Just den här röda bilen finns inte längre, utan registreringsnumret pekar idag på en Skoda Octavia.



Omslag

Med buller och bång har Volvos nya 850-modell presenterats, och Motorföraren låter en klarröd vagn pryda omslaget. På omslaget flaggas även för ett jämförelsetest av fem kombivagnar runt 100 000 kronor. För den pengan blir det små kombibilar, och någon klar vinnare utses inte. Alla har för- och nackdelar, men minst nackdelar verkade Toyota Corolla ha. Under året har det även varit både Tylösandsseminarium och MHF-kongress. Motorföraren rapporterar från bägge.

Fem kombis får bekänna färg

Fem kombibilar deltar i Motorförarens jämförelsetest. Det är Nissan Sunny, Opel Kadett, Ford Escort, Mazda 323 och Toyota Corolla. Alla kostar strax över 100 000 kronor. Alla är framhjulsdrevna med fyrcylindriska motorer och femväxlade lådor. Noterbart är att med tre passagerare, får Escort bara lasta ytterligare 40 kilo i bakre utrymmet. Det är bara Sunny som har riktiga strålkastartorkare, vilket blir ett plus mot de övrigas högtrycksspolning.



Åtgärder för färre döda i trafiken

Under Tylösandsseminariet är förslagen att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken lika många som de inblandade parterna. Förslagen som framförs är bland annat sänkta hastigheter, kraftigare övervakning, bättre trafikinformation i skolan och fördubblad snöröjning på gång- och cykelvägar.

Ett förslag som saknas är MHF:s arbete kring de alkoholrelaterade olyckorna. Enligt beräkningar från MHF, skulle antalet sådana olyckor minska med 400 stycken fram till år 2000.

Lösning som aldrig slog

Saab experimenterade med spakstyrning istället för ratt. Projektet hette aktiv styrning, och tanken var lansering runt år 2001. Saabs chassiexpert, Magnus Roland (understecknads morbror), framhöll i artikeln att spakstyrningen skulle göra föraren förbunden med bilen, som en samarbetspartner. Mycket av det då spakstyrningen arbetade med sensorer, dator och hydraulik. Ja, och det sitter ingen ratt i vägen för instrumenten. Motorförarens testpilot klarar galant att köra en slalombana på Saabs testbana och sammanfattar Aktiv styrning som ett intressant framtidsprojekt.



Höjdarträff för camping-sugna

MHF Husvagns Club höll sin Riksträff i Kungälv med hjälp av Sektion Väst. Det blev en riklig fullträff med nära 300 husvagnsekipage och nästan 1 000 deltagare. På programmet stod bland annat Lisebergsbesök, professionella artister, skärgårdstur, samt årsmöte. Klubben själva bidrog också med sedvanlig önskemusik spelad av egna musikanter, samt uppvisning av Klubbens egna squaredansare. Ja, och som ni säkert vet, heter klubben idag MHF Camping Club.







Volkswagen ID.4

Sveriges populäraste elbil.



Funderar du på en ny bil? Varför inte titta närmare på Sveriges mest köpta elbil 2021 och 2022. Volkswagen ID.4 är rymlig med gott om plats för både familjen och packningen. Säkerheten är femstjärnig, räckvidden är lång och du har alltid nära till service, support, tips och råd genom vårt nätverk av återförsäljare och verkstäder över hela landet. Låter det intressant? Välkommen att provköra Sveriges populäraste elbil.

Tillsammans elektrifierar vi Sverige.

Energiförbrukning vid blandad körning från 16,6 – 19,6 kWh/100 km. CO₂-utsläpp från 0 g/km.