

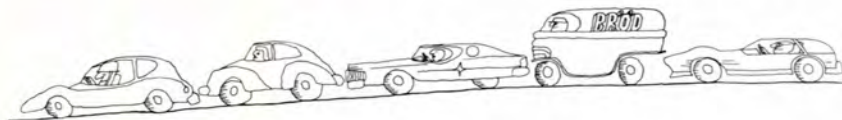
Ratta Rätt.



Med några motorjournalisters syn på bilkörning under den mörknande årstiden, lite tips och tillbehör.

Hösten och vintern är en besvärlig tid. Speciellt för bilägare. Med en förhoppning om att underlätta "vädermödorna" har vi gjort den här broschyren. Där vi i sammandrag redovisar några av de senaste årens motortidningars artiklar som handlar om bilkörning höst- och vintertid.

Kort sagt, en liten uppslagsbok, med råd, tips och tillbehör som gör det lite lättare att "övervintra".
Läs och begrunda.



Håll avstånd i köerna.

Björn Svallner, Vi bilägare.

Nu är det större anledning än tidigare att hålla rejäla avstånd i bilköerna – höstvädret ger minst sagt ökade bromssträckor. Det behöver inte vara is på vägbanan för att det skall vara halt – det räcker med bara vata.

Att ligga i en bilkö tillhör tyvärr vardagsproblemen för många bilister här i landet. Oavsett var kön bildats måste man hålla rejäla avstånd.


Tidigare hade man som tumregel att hålla avståndet lika många meter som hastighetsmätaren visade kilometer i timmen. Men vem kan uppskatta ett avstånd på tio meter när?

Och vem håller koll på hastighetsmätaren och vet varje ögonblick vilken hastighet man håller – på tio kilometer när?

Tresekundersregeln.

Trafiksäkerhetsverket har lanserat begreppet "tresekundersregeln". Vilket i klartext betyder att man skall ligga tre sekunder efter framförvarande bil. Då har man normalt en bra säkerhetsmarginal. Och det är faktiskt ganska lätt att kontrollera. När bilen framför passerar ett lämpligt märke i vägbanan börjar man räkna "ettusenett, ettusentvå, ettusentre". Har man då hunnit passera samma märke innan man räknat färdigt ligger man för nära.

Det fina med den här regeln är att den kan tillämpas i varje hastighet. Men, av marginalen på tre sekunder försvinner ungefär en sekund innan man hinner börja bromsa. Den så kallade reaktionstiden. En sekund är ett normalvärde, men den ökar om man kör okoncentrerat, är trött, arg o.s.v.



ETTUSENETT,
ETTUSENTVÅ
ETTUSENTRE



Reaktionstid.

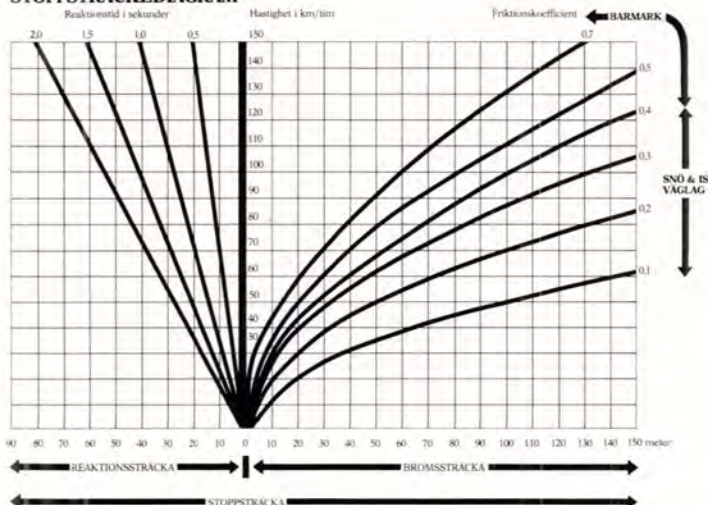
En sekund låter inte mycket, men i normal stadsfart betyder det att man hinner ca 14 meter innan man reagerar. Och fjorton meter är lika mycket som en ordinär buss. . . . För att öka marginalen är det därför viktigt att titta på trafiken en bra bit längre framåt än framförvarande bil.

Så man i god tid är förvarnad om en inbromsning t.ex. Seriekrockar i köer drabbar oftast de bilar som är längst bak i kön. Och beror i de flesta fall på att man inte varit tillräckligt "framsynt" utan bara tittat på bromsljuset på bilen framför.

Bromssträckan.

Reaktionstiden är densamma i alla farter. Däremot ändras bromssträckan och det med besked. Ökar man farten till den dubbla så ökar bromssträckan fyrdubbelt. Tredubblar man farten ökar bromssträckan nio gånger o.s.v. (Ett faktum som du säkert kommer ihåg från körkortsteorin.)

STOPPSTRÄCKEDIAGRAM

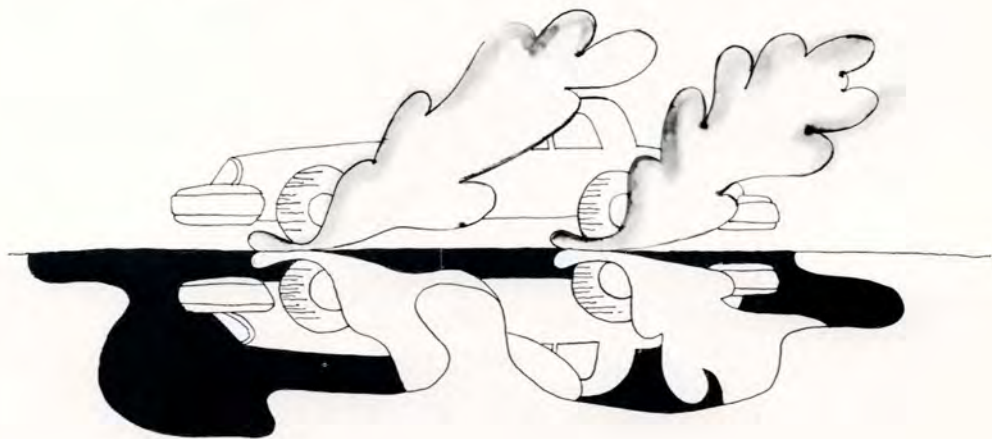


Dåligt väggrepp och vattenplaning.

När man pratar om regnhal vägbanor tänker man först på vattenplaning. Men vägbanan kan bli såphal av dagg och regn som löser upp lagret av olja, damm och smuts som alltid finns på vägbanan. Efter en stund har regnet vanligtvis sköljt bort det hala skiktet men väggreppet är fortfarande sämre än det på torr väg.

Vattenplaning eller aquaplaning råkar man ut för om man passerar en vattenpöl och däcken helt enkelt inte hinner ner till underlaget utan glider ovanpå vattenytan som en vattenskida. Bilen blir då helt omöjlig att styra. Detta beror på att däckmönstret i normala fall fungerar som en pump som pumpar bort vattnet under däcket. Ju mer slitet däcket är ju sämre blir "pumpverkan". Och ju fortare man kör ju mer vatten måste däcket pumpa bort.

Så bästa sättet att undvika vattenplaning är att ha däck med ordentligt mönsterdjup (tänk på att 1 mm däckdjup bara är absoluta minimum och att du bör byta långt tidigare). Och att sänka farten. Och försök att undvika att köra i djupa pölar.

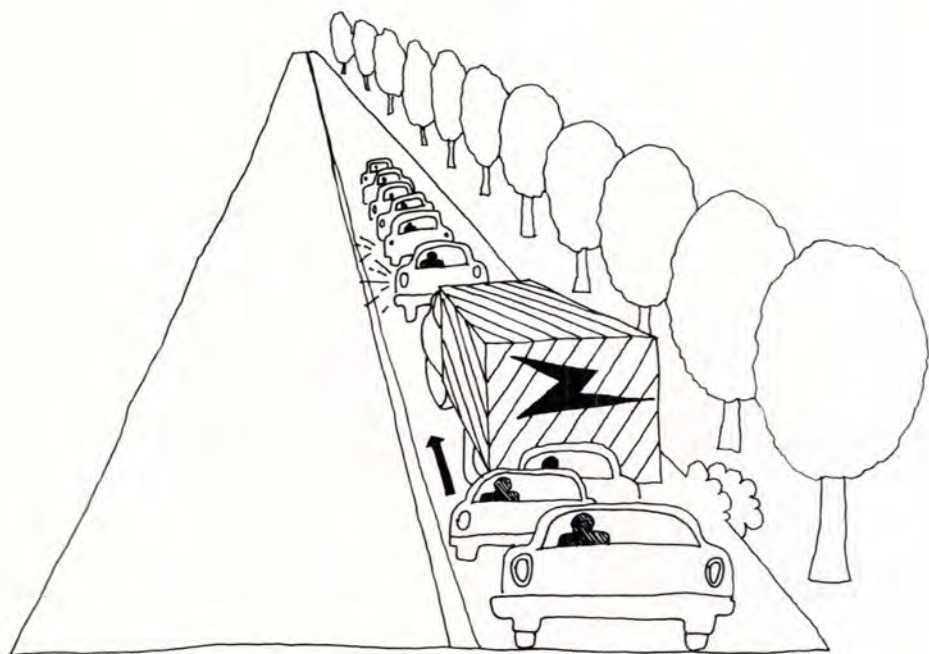


Lite mer köteknik.

Eftersom filerna är tilltagna för lastbilar som är 2,5 meter breda har du gott om plats i sidled inom filen. Det bör du utnyttja för att skaffa dig bättre sikt framåt.

Kör du i samma spår som framförvarande bil, hindrar den sikten. Håller du istället något åt sidan kan du se förbi. Och upptäcka när någon bromsar längre fram i kön. Och bilen bakom dig har samma möjlighet.

Till sist, som du vet, är det numer lag på att man inte får byta hur som helst mellan parallella filer, för att komma snabbare fram. Om ingen försöker sig på onödiga utbrytningar och tränger sig före, blir inte trafikrytmen störd. Då flyter trafiken jämnare och alla kommer fortare fram.



Välj rätt spår i snön.

Björn Svallner, Vi bilägare.

När halkan och snön kommer gäller det att utnyttja väggreppet maximalt. Här kan vi vardagsbilister ha nytta av att ta del av tävlingsförarnas teknik – om vi nöjer oss med att låta deras knep öka våra marginaler – inte farten.

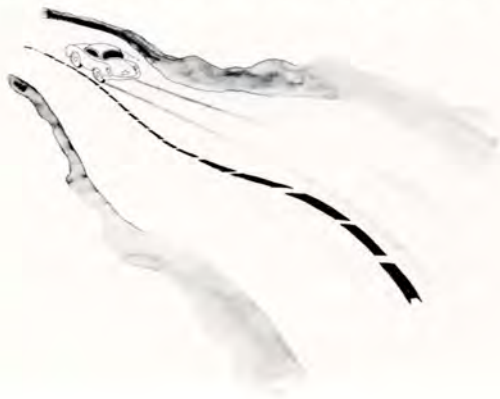
Utnyttja vägen och "räta ut" kurvorna.

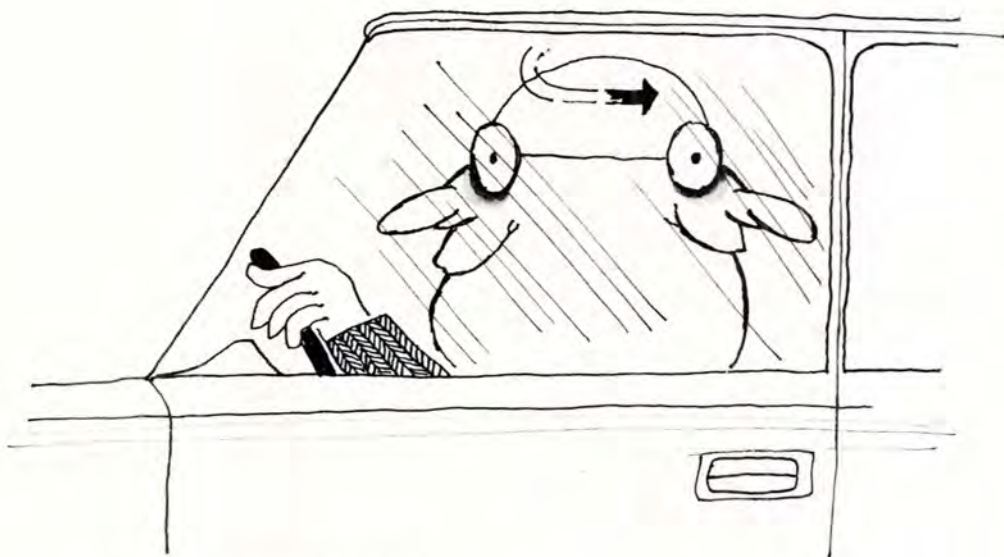
En av hemligheterna bakom den avancerade körningen ligger i att utnyttja körfältets hela bredd för att på så vis rätta ut kurvorna. Ju rätare kurva, desto mindre sidkraft och mindre risk för sladd.

Eftersom väghalvorna är tilltagna för långtradare på 2,5 meters bredd, har du faktiskt en ganska bred planhalva att "spela på". Utan att för den skull "skära kurvor" över mittlinjen. Vilket är ytterst riskabelt med tanke på möten.

Inför en vänsterkurva gör du alltså följande: Bromsa in i god tid före kurvan, håll sedan ut mot högerkanten, styr sedan mjukt över mot vänster för att ligga närmast mittlinjen strax efter kurvans mitt. (Dock med marginal.) Det är en "dödssynd" att bromsa mitt i en kurva. Inbromsningen skall ske innan. Annars är det oftast för sent.

Inför en högerkurva bromsar du in, håller ut mot mittlinjen och svänger inåt i kurvan. (Se bilden.)





Se upp även bakåt.

En utav de viktigaste reglerna för en tävlingsförare gäller i lika hög grad vardagsbilister, nämligen uppsikten bakåt. På hösten och vintern gäller det att hålla backspelar och bakruta både snö- och imfria.

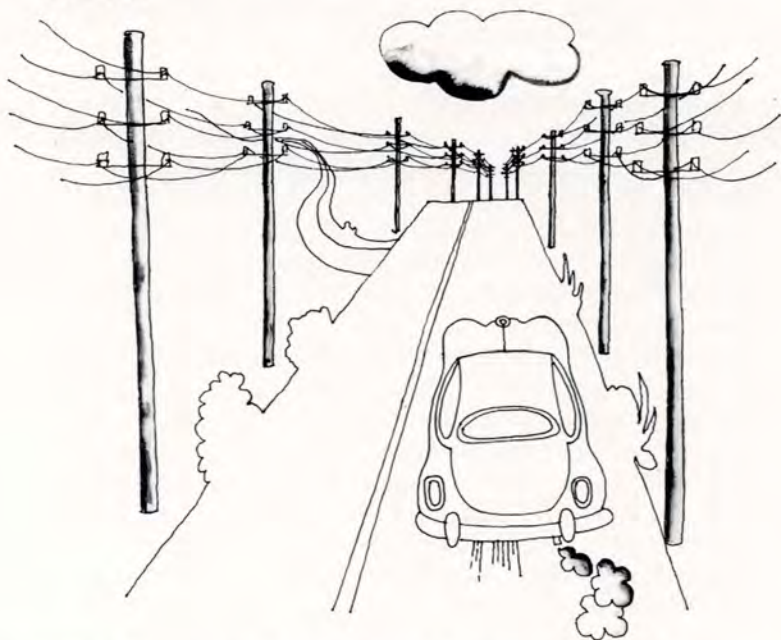
Hemligheten med säker bilkörning ligger mycket i att aldrig låta sig överraskas vare sig bakifrån – eller framifrån.

Att läsa vägen.

Om du kör på en torr väg och helt plötsligt upptäcker att mötande trafik lämnar våta spår efter sig, eller har vindrutetorkarna på, vet du vad du har att vänta längre fram – blöt väg och regn. Varför det är viktigt att sakta in i god tid och vara beredd på halka och vattenpölar.

Vad du däremot skall vara försiktig med, är att köra "efter telefonstolpar". Ofta står stolparna utefter vägens sträckning så man därav kan tänka sig hur vägen går efter t.ex. ett backkrön. Men. Lika ofta kan vägen ha fått en ny sträckning. Om du då räknar med att köra rakt fram och vägen istället kröker sig, finns det risk att du hamnar rakt ut i geografin...

Dessutom gäller det att hålla uppsikt på vägen och hela tiden titta efter isfläckar, vattenpölar och rullgrus. Sånt som kan försvåra en inbromsning. Tänk på att om du kör igenom en vattenpöl så kan bromsarnas verkan minska avsevärt. Det bästa är då att bromsa försiktigt några gånger och på så vis värma upp bromsarna så vattnet dunstar (givetvis under förutsättning att du inte har någon tätt bakom).



Till sist, om en krock verkar oundviklig.

Försök alltid att undvika en frontalkrock. Nära nog allt som du företar dig är bättre än det. Undvik att panikbromsa utan försök att styra bilen åt sidan. T.o.m. diket är bättre än att möta en bil i motsatt färdriktning.

Men styr så att du undviker tvärstopp mot träd, stenar eller liknande. Har du en snövall vid vägkanten bromsar den upp farten både mjukt och effektivt under förutsättning att du håller styrningen under kontroll.

Ge bilen en bättre start.

Christer Glenning, Vi bilägare.

Visste du att ditt bilbatteri vid minus 20 grader är bara knappt halvladdat, oberoende av hur väl du skött generator, laddningsregulator och batteri?

Det är den bistra förklaringen till att batteriet en kall morgon bara säger suck – helt enkelt därför att batteriet inte kan laddas mer. Det är rent av tekniskt omöjligt såvida man inte tar till specialuppvärmning av batteriet.

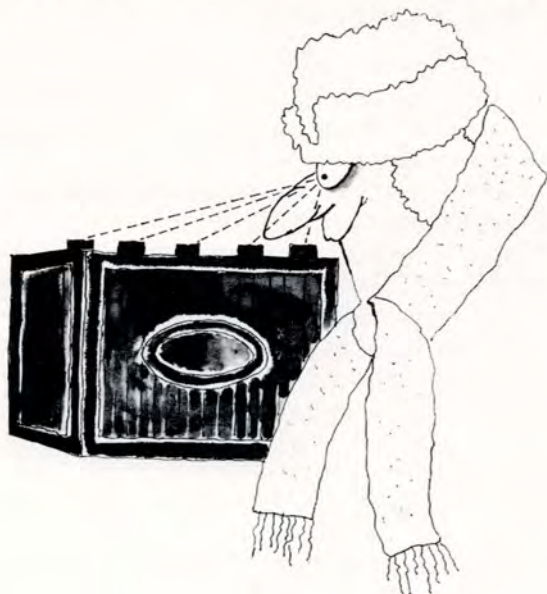
Ett bilbatteris förmåga att ta upp laddning förändras starkt om det är kallt. För att kunna ladda batteriet måste man ha tillgång till en spänning som är högre än batteriets spänning. Högre spänning ger snabbare laddning därför att man får starkare ström.

Men laddningsströmmen får inte bli för hög. I ett visst skede av laddningen börjar batteriet att gasa, d.v.s. vattnet dunstar bort snabbare och batteriet blir varmare.

Vid idealiska förhållanden, sommartid, börjar gasningen vid trekvartsladdat batteri. Då stiger spänningen snabbt. Laddningsreläet träder då i funktion och stryper strömmen så att laddningen blir långsammare för att batteriet inte skall gasa. Det betyder i praktiken att batteriet aldrig hinner bli mer än laddat till c:a 80% i normal stadstrafik. Även sommartid. Men en och annan långresa laddar batteriet fullt igen.

Genom att batterisyrans täthet vid låg temperatur är högre, blir laddningsspänningen högre när laddningen börjar. Vilket gör att gasningen i batteriet börjar tidigare, vilket i sin tur medför att laddningsregulatorn träder i funktion och stryper laddningen tidigare. Det är därför det är svårt, för att inte säga omöjligt, att få batteriet fulladdat vid låga temperaturer.

Stadskörning vintertid är ytterligare till nackdel för batteriladdningen. Har du en likströmgenerator, ger generatorn så låg effekt vid tomgång att laddningsreläet knappt slår till. Växelströmgeneratorn, som sitter i de flesta moderna bilar, ger dock ström även på tomgång.



Vad kan man göra åt batteriet på vintern?

Ett sätt är att skaffa sig ett större batteri. Ett dubbelt så stort batteri ger lika stor kapacitet halvaddat, som ett normalt batteri på sommaren. Kallstartbatterier är också ett alternativ. Dom har ca 10% högre kapacitet än standardbatteriet.

Den som har batterier till sin båt kan skifta mellan bilens och båtens batteri. Och låta det batteri som står hemma, stå på laddning. Det är faktiskt nyttigt för både båtens och bilens batteri att dels bli ordentligt uppladdat med jämna mellanrum. Och dels att vara i bruk hela året.

Planerad långresa.

Björn Svallner, Vi bilägare.

Om du gör som flygarna så kör du säkrare. Dom planerar nämligen resan i detalj, beräknar körtider och lyssnar på väderprognoserna. Men. Lita inte helt på väderrapporterna – det kan bli sämre väder än vad meteorologerna räknar med. Och räkna själv med att halkan alltid ligger på lur.

Innan ett flygplan får starta måste besättningen planera hela resan i minsta detalj och ta hänsyn till alla eventualiteter som kan dyka upp under färden. Gör man likadant när det är dags att ge sig ut på långresa med bil i vinter kan mycket besvär under själva resan undvikas.

Liksom flygarna lägger upp alternativa rutter kan vinterbilisten före starten ta en titt på kartan – även om man kört sträckan många gånger förr.

Räkna med att de stora vägarna är kraftigt belastade och att det kan gå snabbare att ta en mindre väg.

Men tänk på att det tar längre tid innan de små vägarna blir plogade om det skulle bli oväder. Det gäller alltså att bedöma noga vilken väg man ska välja.

Före start går flygplanets besättning igenom vädersituationen för hela sträckan med en meteorolog. Lika grundlig behöver man inte vara inför bilresan, men man måste absolut lyssna på väderleksrapporten, innan man ger sig iväg.

Varnar man för halka och andra trafiksvårigheter ska man vara övertygad om, att man råkar ut för sådana besvär – gör man det inte ska man i alla fall vara på det klara med att det kan finnas halkfläckar på vissa ställen.

Speciellt farliga punkter är i skuggpartier, på broar och viadukter o.s.v.

NORRA DALARNA
FRISK VIND.SNOFALL
RISK FÖR HALKA
I HELA LANDET



En bilradio ger inte bara underhållning på långresan, man kan också få vissa tips om trafiksituationen även om det inte händer så ofta. Här skulle Sveriges Radio kunna uträtta en hel del.

Fördubblade körtider – minst.

Är man på väg att besöka släkt och vänner, vill man oftast ge besked om när man kommer fram. Räkna inte med samma snittfarter som i somras – ta till minst dubbla tiden. Det kan dessutom vara vettigt att i stället för en fixerad ankomsttid meddela när man tidigast är framme – men glöm då inte att säga att det kan bli betydligt senare om väglaget blir besvärligt.

Att lämna en fixerad ankomsttid är till bekymmer för alla parter. Bilföraren känner sig pressad att hålla den utsatta tiden och de väntande blir oroliga om man trots allt blir försenad.

Långresa med riktig utrustning.

Det finns en hel rad grejer som gör att man lätt klarar av ett missöde utan problem – utan dom kan missödet få betydligt svårare konsekvenser.

En s.k. astronautfilt är bra att ha om man blir stående i kylan. Den är gjord av aluminiumfolie och är så tunn att den inte är större än ett cigarettpaket när den är ihopvikt.

Ett värdefullt komplement till domkraften är en träplatta som man kan ställa under domkraften om marken är lös.

Reservglödlampor och säkringar är extra viktigt att ha med sig under den mörka årstiden. En extraflaska med spolarvätska är också lämpligt. En anti-imspray och en eldsläckare är bäst att ha med året om. Om du behöver skjuta på eller lyfta är det bra med ett par rejäla arbets- handskar, som skyddar händerna.

Ett fälgkors där hylsan som passar till hjulmuttrarna är markerad med isolerband, gör att det går snabbt och enkelt att byta ett hjul även om det är mörkt.

Till sist, om du inte har radio i bilen är det bra med en transistorradio. Så du kan höra hur vädret blir under tiden du kör.

Vinterutrustning.



Som alternativ till dom vanliga lösa extraljusen, har Volvohandlaren kompletta specialgjorda grillsatser. Där extraljusen sitter inmonterade. Bättre ur både inställnings- och stöldsypunkt.

Strålkastartorkare är dessutom ett vettigt tillbehör för dig som har en Volvo av äldre modell.

Glödlampsetet i en speciell stötdämpande låda håller reservlamporna hela tills den gång du behöver dom.

Ett bättre alternativ än att "bara" köpa vinterdäck för att gardera sig inför halkan är att köpa kompletta vinterhjul. Då kan du ha däcken hemma, klara att montera när du vaknar en morgon med rimfrost på fönstret.

Självklart är ett Volvo Original Vinterhjul bäst - då vet du att även fälgen är den rätta. För din Volvo.



Om du, trots allt, skulle köra fast är en snökedja allra bäst. Men det är viktigt att kedjan passar till däcksdimensionen, så den sitter ordentligt kvar.

Den gången du eller någon annan glömt ljuset på över natten. Eller om kylan gör det trögt med starten, är ett par startkabel oersättliga. Hos Volvohandlaren hittar du ett par med kraftig kabel och ordentliga kabelklämmor.

Bogserlinan är närmast obligatorisk när man åker långt. Då har du chans att bli hjälpt, eller hjälpa andra om olyckan är framme.

Slask, salt och smuts tillhör några av höstens och vinterns plågoris för både dig och din bil. Bilens mattor skyddar du bäst med s.k. lådmattor – en plastmatta med uppvikta kanter som samlar all blöta och smuts. Och som du bara behöver lyfta ur och tömma med jämna mellanrum.

Volvo frostskyddsvätska och spolarvätska. Två viktiga ting att komma ihåg inför vintern. Speciellt viktigt är det när du väljer frostskyddsvätska. Att du får en som är avpassad för din bil. Så du slipper korrosion. I kylkanaler, vattenpump och liknande.

Isskrapor är ett viktigt hjälpmedel både för dig som inte har skaffat bilvärmare. Och för dig som blivit överraskad av nattfrost.

Vindrutetorkarbladen skall bytas ofta – det är ju dom som ger ordentlig sikt när det regnar och snöar. Dom är dessutom billiga, så ingen behöver backa för den kostnaden.

Att försöka kränga in skidor och stavar i bilen gör ingen glad. Även om dom går att få in. Och att sitta och trängas med "uteleksakerna" är varken bekvämt eller särskilt säkert. En ordentlig skidhållare håller dom säkert på plats.

Alternativet för dig som vill lasta både skidor och annat bagage på taket, är Volvos speciella taktäck med skidhållare.

Kraftig konstruktion som klarar dom 100 kg som du får lasta.

Volvos bagagerumskorg är praktisk att förvara smågrejer i. Sånt som så lätt får omkring i bakluckan och skräpar ner.

Ett annat alternativ är Volvos bagagerumslåda. Där finns god plats både för verktyg och olika smågrejer.



VOLVO
originaldelar

