

Minnesanteckningar från Släpvagnsdagen på Åmsberg 18 maj 2010

Närvarande: Maria, Jesper, Patrik SMC; Per Johansson McRF; Rustan Jarnesand Svenska Honda; Anders Ericsson Roc Sweden; Ingela Sundin, Dick Thörn, Mats Hjälms, Lars-Åke Gustavsson Transportstyrelsen; Max Kalliga GWCS; Håkan Persson HDCS; Bernt Tjernberg Venture Club of Sweden; Gustaf Ridderstolpe SFRO; ett stort antal lokala släpvagnsåkare under ledning av Tommy Melén.

Frånvarande: Trafikpolisen Dalarna, Bilsport MC, Näringsdepartementet och Bilprovningen.

Efter välkomsthälsning och presentation av de närvarande körde samtliga MC-förare med släpvagn ett antal varv på Åmsbergs gokartbana. Att köra motorcykel på gokartbana är en utmaning även utan släp. SMC bedriver ett stort antal kurser i broms- och kurvteknik just på denna typ av anläggningar. Det handlar om att ha kontroll på fordonet och kunna köra med rätt teknik in och ut ur snäva kurvor. Alla motorcyklar klarade kurvorna på Åmsbergs gokartbana utan problem med släpvagnar.

Därefter genomfördes bromstest med två motorcyklar, Honda Goldwing med och utan fullastat släp i 50 km/h. Den ena motorcykeln hade ABS, den andra inte. Väglaget var torrt. Även G-kraften mättes på motorcykeln samt på släpet. Släpet vägde 142 kilo.

Ronny, vit MC utan ABS utan släp 50 km/h

Bromssträcka 9,40 meter

G-kraft: Retardation(bromskraft), 10,7 meter/sekundkvadrat, vänster 0,9 meter/sekundkvadrat, höger 6,1 meter/sekundkvadrat

Ronny, vit MC utan ABS med släp 50 km/h

Bromssträcka 10,30 meter

G-kraft MC: Retardation (bromskraft) 9,2 meter/sekundkvadrat, vänster 3,2 meter/sekundkvadrat, höger 2,9 meter/sekundkvadrat

G-kraft släp: Retardation 3,8 meter/sekundkvadrat, vänster 6,6 meter/sekundkvadrat, höger 6,1 meter/sekundkvadrat

Tommy, gul MC med ABS utan släp 50 km/h

Bromssträcka 5,80 meter

G-kraft: Retardation 10,3 meter/sekundkvadrat, vänster 0,8 meter/sekundkvadrat, höger 4,7 meter/sekundkvadrat

Tommy, gul MC med ABS med släp 50 km/h

Bromssträcka 6,60

G-kraft MC: Retardation 9,1 meter/sekundkvadrat, vänster 2,7 meter/sekundkvadrat, höger 2,6 meter/sekundkvadrat

G-kraft släp: Retardation 4,6 meter/sekundkvadrat, vänster 7,1 meter/sekundkvadrat, höger 7,2 meter/sekundkvadrat

Broms med undanmanöver i 80 km/h MC med ABS och med släp

SMC har ett antal gånger fått höra att det är omöjligt att klara broms med undanmanöver i 80 km/h med en motorcykel som har släp. Tommy visade att detta inte är en problematisk manöver med ett långt MC-ekipage i laglig hastighet.

G-kraft MC i detta test: Retardation 12,1 meter/sekundkvadrat, vänster 3,1 meter/sekundkvadrat, höger 2,7 meter/sekundkvadrat

G-kraft släp: Retardation 5,5 meter/sekundkvadrat, vänster 8,0 meter/sekundkvadrat, höger 7,5 meter/sekundkvadrat

Diskussion

Testerna åtföljdes av att alla representanter talade om sin syn på nuläget och förslag på hur problematiken skulle kunna lösas. Gustav Ridderstolpe redogjorde först för bromstesterna.

Motorcyklarnas retardationskraft överstiger med god marginal de krav som ställs av Bilprovningen, både med och utan släp. Bromssträckan för MC med släp ökade med en meter oavsett om motorcykeln hade ABS eller inte jämfört med MC utan släp. Sidokraften är mycket högre för motorcykeln än för släpet vilket är naturligt eftersom motorcykeln lutar i kurvor. SFRO ser inga problem med att motorcyklar får framföras med släp.

SFRO är gärna behjälpliga med sina kunskaper för att kunna lösa problemet.

Rustan Jarnesand, Honda

Detta är en fråga för endast en eller kanske två modeller i hela Hondas sortiment. Hondas fabrik i Japan kan inte göra ett godkännande endast för en modell för det enda land i hela världen där krav ställs att uppgiften om massa ska införas i registreringsbevis. Honda ser detta som ett svenskt byråkratiskt problem som det borde gå att hitta en nationell lösning på.

Svenska Honda är villig att samarbeta i frågan men vill veta vilka uppgifter som Transportstyrelsen kräver för att lösa problemet. .

Anders Eriksson, Roc Sweden AB

Företaget har sålt kopplingsanordningar sedan EG-direktivet trädde i kraft och har idag godkända drag till ett 40-tal olika MC-modeller. Det handlar främst om stora glidare. Ingen kund har haft problem med dragen och 40 % av kunderna är sådana som återkommer och vill köpa drag till en ny motorcykel.

Kopplingsanordningar säljs till hela EU och i andra länder finns inte de problem vi har i Sverige.

Tidigare såldes omkring 2-300 krokar per år i Sverige, sedan 29 april 2009 omkring 50. Varje kopplingsanordning kostar omkring 5 000 kronor.

Roc Sweden upplever att det endast är problem för nya motorcyklar som är helfordonsgodkända. De som har äldre och/eller importerade motorcyklar kan få dem godkända. Hanteringen vid registreringsbesiktning varierar mellan stationer.

Roc Sweden säger att det ställs mycket höga krav på draget men inga alls på själva släpet, vilket kan diskuteras. Kraven i Trafikförordningen är dock glasklara och tillräckliga för att uppnå trafiksäkerhet.

Roc Sweden utfärdar intyg för vad kopplingsanordningen klarar av, det varierar från 110 till maximalt 150 kilo.

Roc Sweden samarbetar gärna med MC-tillverkarna och Transportstyrelsen för att nå en lösning på problemet.

Per Johansson, McRF

MC-tillverkarna har inga problem med att MC-ägarna sätter en kopplingsanordning på sina motorcyklar. Däremot kan ingen tillverkare tillhandahålla den uppgift Transportstyrelsen kräver eftersom det endast är Sverige som kräver detta. Systemet blir mycket orättvist om importerade motorcyklar blir godkända med kopplingsanordning medan svensksålda motorcyklar underkänns. Samma regler bör gälla för alla, annars blir det illojal konkurrens.

McRF ska diskutera frågan bland tillverkarna och vill bidra till en lösning på det nationella problemet.

Transportstyrelsen

Historiskt har frågan hanterats på olika sätt. Från början rådde ett förbud för MC att framföra släp, därefter fick varje fordonsägare ansöka om dispens. När det aktuella direktivet trädde i kraft 17 juni 1999 började reglerna om kopplingsanordning och dess montering att gälla samma dag. Det aktuella problemet uppstod 29 april 2009 när Bilprovningen började tillämpa direktiv 93/93/EEG.

Transportstyrelsen vet inte varför förändringen började detta datum och hänvisar till Bilprovningen.

SMC har frågat Bilprovningen som hänvisar till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen tycker att SMC vill forcera fram en lösning. Man hade i april en intern principdiskussion i frågan under april och beslutat att börja utreda den i höst. Man ska börja med att undersöka olycksstatistik i STRADA. Just nu ligger allt fokus på avregleringen av besiktningsverksamheten i Sverige.

Transportstyrelsen säger att uppgiftskravet gäller alla motorcyklar som tagits i bruk 17 juni 1999 eller senare, oavsett om det är importerat, helfordonsgodkänt eller inte. Om en motorcykel som importeras från ett annat EU-land och har en befintlig kopplingsanordning kan bli godkänd kunde inte klarläggas. Det måste i alla fall finnas inskrivet i registreringshandling.

Dispensförfarande är inte aktuellt säger Transportstyrelsen. Att ändra föreskrifter tar omkring 5-6 månader.

Transportstyrelsen lovar att återkomma till Honda och McRF om vilka krav man vill ska vara uppfyllda för att kunna godkänna en motorcykel med kopplingsanordning.

Transportstyrelsen är väl medveten om att många vill att frågan ska lösas eftersom man fått omkring 120-130 brev.

Maria Nordqvist, SMC

Detta är ett stort problem för många MC-ägare som vill kunna framföra sitt fordon på ett lagligt sätt. Kontroll har gjorts med Trafikregistret och i december 2009 fanns enligt Kjell-Åke Sjödin 690 motorcyklar med kula och en med krok.

Samtliga försäkringsbolag har kontaktats före dagens möte. Ingen ser MC med släp som ett problem, tvärtom är det få skador. Bilspport & MC Specialförsäkring som har majoriteten av svenska MC-försäkringar känner som enda bolag till cirka tio skador sedan 1999. Försäkringsbolagen har inget att erinra mot att motorcyklar får framföras med släpvagn.

Ett problem som försäkringsbolagen flaggar för är att skadade motorcyklar med kopplingsanordning inte skrotas. Ägarna vill istället reparera och behålla sina fordon eftersom de inte kan köpa en ny MC och få drag godkänt. Detta rimmor illa med de tester vi sett idag och den studie som presenterades ifjol som visar att ABS-bromsar kan rädda liv och minska skador. MC-strategin som nyligen presenterats pekar på att ökat användande av ABS-bromsar på MC kan minska olyckorna betydligt. På den typen av motorcykel där kopplingsanordning är aktuell finns idag ABS på många modeller.

Trafikpolisen hade bjudits in till mötet men fick förhinder i sista stund. Man hälsar dock att man inte ser några som helst problem med MC och släp. Tvärtom är detta en grupp seriösa gubbar som vet vad de håller på med. De förorsakar inga polisingripanden.

SMC har svårt att förstå varför direktivet om kopplingsanordningar och dess montering överhuvudtaget antogs 1997 och tillämpades eftersom det 93/93/EEG som beskriver mått och vikter talar emot hela företeelsen. Sverige bortsåg från detta krav under tio år. Kontakt har tagits med MC-organisationer i 18 EU-länder och det är bara Sverige som ställer krav på tillverkarna om uppgift i registreringsbevis om vilken massa en motorcykel får dra.

SMC har lämnat förslag till Transportstyrelsen att lösa problemet på samma sätt som i Norge, det vill säga att tillverkaren av kopplingsanordningen intygar om vilken vikt den klarar av. Om detta inte är en framkomlig väg kan SMC tänka sig ett dispensförfarande eller godkännande av SFRO.

Det är olyckligt att ännu en säsong spolieras för dem som vill köra motorcykel med släp. SMC väckte frågan genom brev till Transportstyrelsen 30 maj 2009 och anser att handläggningstiden är lång i denna fråga.

Till sist efterlystes Transportstyrelsens syn på enhjuliga släp. Svaret är att en motorcykel med enhjuligt släp ska registreringsbesiktas som detta. Fordonet har då tre hjul och en motorcykel ska ha broms på samtliga, även släpvagnen. Vagnen ska vara fast monterad, bult är tillräckligt. Hastighetsgränsen blir givetvis den som gäller för en motorcykel i övrigt. Vilket körkort som ska gälla undersöker SMC med Transportstyrelsens körkortsavdelning.

Jesper Christensen, SMC

För att snabba på beslutsprocessen ska SMC bistå med uppgifter ur STRADA om olyckor där motorcyklar med släp varit inblandade. SMC ska göra en enkät via webb om hur många mil som körs av dem som har släp. Idag finns ingen uppfattning om trafikarbetet med släp.

Efter mötets slut kom flera parter överens om fortsatt samarbete kring problematiken. SMC hoppas givetvis på en lösning snarast möjligt!

Vid tangentbordet

Maria Nordqvist
SMC