

Landtransport av Neppare

I förra numret av Nepparnytt så avslutade Kjell Gustafson sin artikel om segling vid Höga Kusten med devisen "Bli lite knäppare, kör bil med din Neppare"!

Som de flesta Nepparseglare säkert redan känner till så är Nepparen en av få kölbåtar som är lätt att traila efter personbil. Med lättaste typen av trailer så klarar man en totalvikt på lite drygt 1.400 kg vilket innebär att den kan dras av de flesta lite större bilar som Volvo 245, 745, V70, Saab 9.5 etc. på bara B-körkort. En del av dessa bilar kan också dra en lite större trailer på 1.500 kg utan BE-kort. Skaffar man ett sånt kan man å andra sidan använda en boggie-trailer på 1.600 kg. Det är dock en del regler som det gäller att hålla koll på så att man verkligen kör lagligt med sitt släp och inte blir stoppad och i värsta fall inte kan fortsätta sin färd mot t.ex. SM i Uppsala. Nej, förresten att inte komma till SM är bara det näst värsta. Det värsta är självfallet om man råkar ut för en olycka och någon blir skadad p.g.a. att man trailat på ett felaktigt sätt. Det kan därför kanske finnas anledning att

gå igenom vad som gäller när man ska dra släp efter bilen och få en del tips och råd om detta. Det är nämligen inte helt lätt att hålla reda på begrepp som tjänstevikt, totalvikt, maxlast etc. Följande gäller:

Hur mycket får man dra?

Med ett B-körkort är det tillåtet att köra bil med en **lätt släpvagn** efter. Ska man dra en **tung släpvagn** ska man ha ett BE-körkort. Som **lätta släpvnar** räknas släpvagn som inte överstiger bilens tjänstevikt och den sammanlagda totalvikten av bil + släp inte är mer än 3.500 kg. Eftersom det oftast blir bilens tjänstevikt som avgör om ett släp är lätt eller tungt så kan samma släpvagn vara både lätt och tung beroende på vilken bil man drar med. Av registreringsbevisen för bilen resp. släpvagnen så framgår tjänstevikter och totalvikter. I bilens registreringsbevis framgår också hur tungt släp bilen får dra med B- resp. BE-körkort.

Tjänstevikt och totalvikt

Bilens tjänstevikt är bilens vikt då den är olastad men fullt utrustad och inkluderar även förarens vikt (presumerad till 75 kg



*180 Kokett lastad på den specialgjorda Neppartrailer som Mats Rimmö tagit fram
Foto: Mats Rimmö*



268 Sjöfröken II lastad på boggie-trailer från TK-trailer

Foto: Göran Haglund

vilket i vart fall inte jag och andra hårdvindsseglare lär komma ner till). Släpvagnens tjänstevikt är dess vikt när den är olastad. Maxlasten utgörs av den max tillåtna lasten enligt registreringsbevisen (gäller både bil och släp). Totalvikten utgörs av tjänstevikten + maxlasten. Hänger ni med? Här är ett exempel:

Min Volvo V70 -99 har en tjänstevikt på 1.580 kg, en maxlast på 420 kg och en totalvikt på 2.000 kg. Eftersom bilen har en tjänstevikt på 1.580 kg så kan man tro att jag får dra ett släp med en totalvikt på 1.580 kg med B-kort också. Men det går inte eftersom totalvikten av bil + släp då blir $2.000 + 1.580 = 3.580$ kg dvs. över 3.500 kg. Max tillåten totalvikt på släpet blir i stället 1.500 kg för att totalgränsen 3.500 kg ska klaras. Observera också att det är

totalvikten enligt registreringsbeviset som gäller. Det spelar alltså ingen roll om släpet och/eller bilen är olastade så att den faktiska vikten av bil + släp ligger under 3.500 kg. Det blir olovlig körning i alla fall.

Det här kan ju tyckas vara rätt korkade regler. Sunt förnuft säger ju att det rimligen borde vara säkrare att dra ett tungt släp med en stor och stark dragbil i stället för en som ligger på gränsen till att vara för liten. Det finns också förslag inom EU om att max tillåten totalvikt för bil + släp med B-körkort ska höjas till 4.250 kg. Men när det införs är ännu oklart och tillsvidare får man alltså skaffa sig ett BE-kort om man har en stor bil som man vill dra Neppare efter.

BE-körkort

Det sistnämnda är dock inte vare sig särskilt svårt eller dyrt. Det som kan tyckas

knepigast när man haft B-körkort i många år är att man måste klara hela teoriprovet som gäller vid körkortsprov – alltså inte bara det som gäller själva släpvagnsdelen. Men det är å andra sidan rätt nyttigt att repetera och lära sig vad som ändrats sen man själv tog körkort (i mitt fall för 32 år sedan). Sen tillkommen ett manöverprov med slalomkörning och backning med släp på en särskild bana som man nog bör ha tränat i en körskola först. Kör man på någon kon är man nämligen borta och det finns en maxtid också som visserligen är rejält tilltagen men som ändå är ett stressmoment. Sista delen är körning i trafiken med släp och det är inget problem för den med körvana om man bara tänker på att använda ytterspeglarna och att hålla ut lite extra i gathörnen.

Olika typer av trailers

De trailers som används för Neppare ligger normalt med en totalvikt på drygt 1.400 – 1.600 kg. Det vanligaste var tidigare att man tog en rejäl släpkärra eller

bilsläp och satte en vagga på som Nepparen sen ställdes i. Fördelen med detta är naturligtvis (förutom att det oftast blir billigare) att man har en släpkärra eller bilsläp för andra transporter när man inte har Neppare stående på. Nackdelen med dessa släp är att de genom att de är så korta blir mer instabila och gärna vobblar om det råkar gå för fort (och det kan räcka med en vanlig nerförsbacke). Det kan också vara svårt att köra helt lagligt utan överlast efter släpvagn + vagga ofta blir tyngre än ett specialbyggt segelbåtssläp.

Med den typ av specialgjord Neppar-trailer som Mats Rimmö har tagit fram så hamnar totalvikten på lite drygt 1.400 kg. Risken är då stor att man kör med lite övervikt när båten ligger på då det är svårt att hålla totalvikten när mast, bom, durkar, segel och kanske annan utrustning ligger i båten vid transport. Det är dock juridiskt (dock inte trafiksäkerhetsmässigt) bättre att ha lastat lite för tungt på ett släp med tillåten totalvikt för B-kort än att dra ett



*Förbundets trailer från Bålstasläpet som tyvärr stals ifrån oss för några år sedan
Foto: Ewa Haglund Toll*



Volvo-kombi i olika modeller och årgångar är vanliga som dragbilar. Bilden är från SM i Skellefteå 2003
Foto: Göran Haglund

släp som har för hög totalvikt enligt registreringsbeviset. Det första räknas nämligen som överlast och bestraffas relativt milt (för att stoppas från vidare färd måste t.ex. överlasten ligga minst 20 % över tillåten maxlast för släpet) medan att köra med ett släp med för hög totalvikt räknas som olovlig körning (även om släpet är olastat) och bestraffas med dagsböter och i värsta fall indraget körkort.

Med en lite större enaxlad trailer med en totalvikt på 1.500 kg så minskar risken för överlast men då är utbudet av bra dragbilar sämre. Nyare Volvo V70 eller Saab 9-5 fungerar inte utan då måste man gå på äldre modeller (i Volvofallet -99 eller tidigare) av dessa bilar.

Vill man ha en boggie-trailer (lite stadigare och säkrare vid t.ex. punktering men samtidigt lite tyngre och klumpigare när den ska baxas för hand) så hamnar man på en totalvikt på minst 1.600 kg och då är det BE-kort som gäller oavsett dragbil. Man får å andra sidan ett släp som man kan köra långt över tillåten hastighet på 80 km/tim med (jag har själv en gång dragit upp mitt boggiesläp i över 140 för att se vad som skulle hända men det hände absolut

ingenting utan det gick stadigt som tåget) även om detta inte är att rekommendera.

Kultryck m.m.

Viktigt att tänka på för en stadig färd är att ha rätt kultryck. Även detta ska framgå av registreringsbeviset men brukar ligga på ca 100 kg. Gå absolut inte under detta! Kultrycket minskar ju fortare man kör och ett för lågt kultryck gör ekipaget livsfarligt att köra! Sätt en våg under stödhjulet och väg (men använd inte badrumsvåg utan fördela stödhjulets tyngd med hjälp av en plank el.dyl. för av egen erfarenhet vet jag att vågen inte tål ett stödhjuls begränsade anläggningsyta!).

Glöm heller inte att förankra båten ordentligt med spännband el.dyl. Köp den sorten som tål 4 ton (syns på att det är fyra svarta ränder insydda i bandet) eftersom de förutom att de gått och väl är tillräckligt starka också är de enda som är tillräckligt långa. Sen behövs också en röd/gul flagga (röd lykta och reflex när det är mörkt) längst bak för att markera att lasten (dvs. båten) sticker ut mer än en meter bakom släpet.