

BILEN SLADRER PÅ DEG

Er det en ulykke? Selvmord? Forsikringssvindler? Simen Huse i Simco – spesialister på bilelektro – har vært med og utviklet innholdet i den grønne og unike datagjenvinningsboksen. Den røper hva som skjer i bilen de siste 20 sekundene før det smeller.



Tekst og foto: Ole G. Olsen

Synet av den smadrede bilen i grillen på et vogntog er uhyggelig. Og gåtefullt. Hvordan kunne det skje – en møteulykke på en bred, snorrett og oversiktlig vei med knusktørr asfalt?

Dødskrasjets årsaker er viktig både for Havarikommisjonen, politiet og forsikringssektoren. Også for de pårørende er det nødvendig med et klart svar. Sannheten.

Svarene ligger – utrolig nok – lett tilgjengelig i de forvriddet vrakrestene av personbilen. Moderne biler er proppfulle av elek-

trobokser med hver sin chip. Datatinnssamlingen for rekonstruksjon av trafikkulykken kan begynne.

De siste sekundene før det smalt forteller alt. Sjåføren har plutselig gitt bånd gass. Brems pedalen har ikke hatt den minste kontakt med en fot. Sikkerhetsbeltet er blitt løsnet. Og så – 30 meter før sammenstøtet med traileren – er rattet blitt dreid bestemt til venstre. Den oppgitte rattvinkel fra sensoren passer perfekt til treffpunktet.

Det er ingen tvil: Mannen har tatt sitt eget liv.

Vanvittig mye data

Crash Data Retrieval System (CDR) står det på den flate, grønne boksen som er blitt den nye elektroniske «kjæledeggen» til Simco, landets fremste eksper-

ter på bilelektronikk og dessuten en bedrift som bistår både politiet og forsikringsbransjen med utredninger i bilkrimsaker.

Daglig leder Simen Huse har hatt mellom 150 og 200 sakkynndigoppdrag de siste 15 årene, blant de flere tusen forsikringssakene han har gravd i her i verkstedet og utviklingskontoret ved Glommas bredder i Sarpsborg.

Det meste av det Huse og hans lille team av skarpe hoder klekker ut, er unikt. Riktignok fødtes den grønne boksen hos Bosch CDR i USA i 2000, men systemet støtter best årsmodeller fra 1994 og oppover av merker som er vanlige i den nordamerikanske bilparken. Simco, som fikk kjøpe basisutstyret til datapakken, har brukt hundretusener på å utvikle programvaren som omfatter de aller fleste europeiske biler og årsmo-

deller fra 2000 og oppover. Systemet til østfoldingen er unikt i Norden.

Etter mange år med innhenting av data fra kjøretøyer, så vi at datakomponentene i moderne biler inneholder så mye mer. Samarbeidet med Bosch CDR hjalp vår utvikling med å analysere data spesifikt opp mot ulykker. Nå kan vi hente ut komplett data fra styreenhetene. Men vi kjøper stadig nye lisenser til flere biltyper samt lager nye programvarer. Analysen må være så nøyaktig som mulig. Så langt har vi brukt systemet i 40–50 saker, blant annet i forsøk og tester opp mot politi og forsikring. Det funker fenomenalt, forteller Huse.

Den tidligere trimmeren av norske racerbiler har vært gjennom de mest avanserte kurs i USA, og er sertifisert for bruk av



FOTO: HENRIK SUNDGÅRD / NTB SCANPIX



DØDSKRASJ: I januar inntraff denne frontkollisjonen i Sør-Trøndelag. En person omkom og to personer ble skadd. Ulykken har ikke noe med artikkelen å gjøre, men er et godt eksempel på en sak der CDR-boksen kunne bidratt til svaret på hvorfor det skjedde.

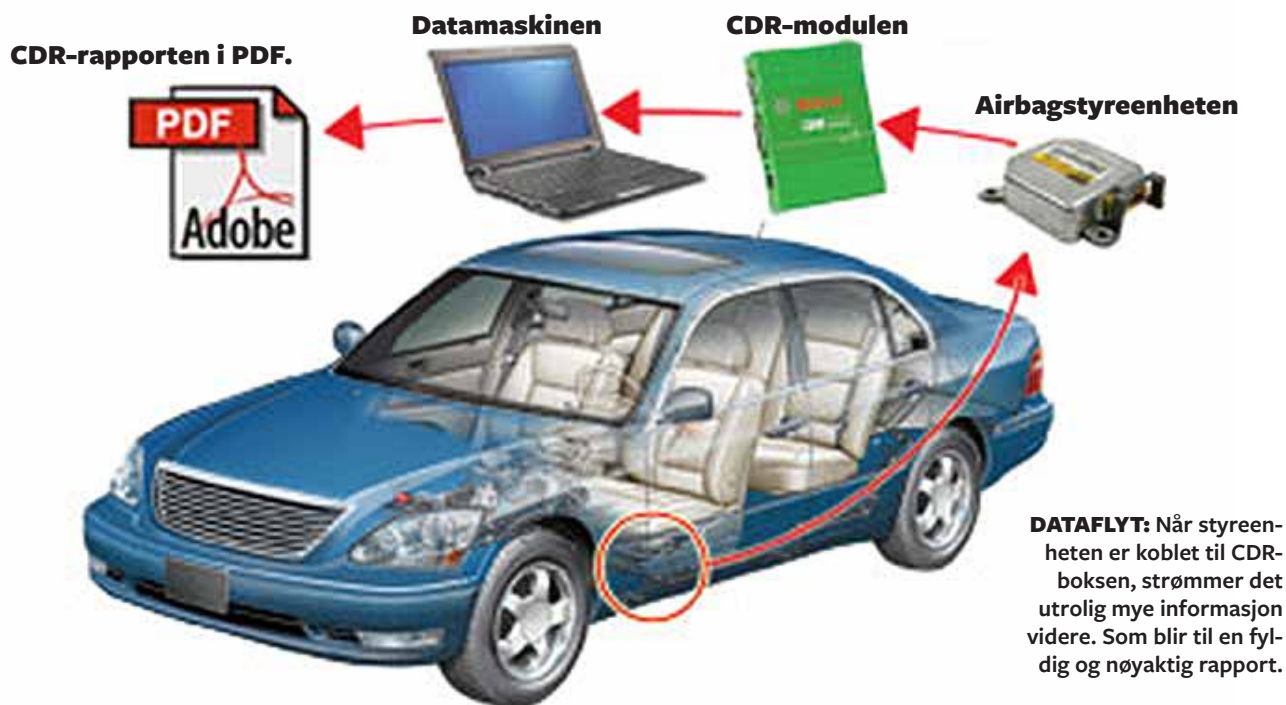
VERKTØYET: Simen Huse med den fabelaktige grønne boksen. Han har vært med å tilrettelegge innholdet for det europeiske markedet, og sender ut info til hele Norden.

utstyret i Norden. Simcos egen forskning har vært en omfattende og streng prosess.

– Vi har ikke bare brøytet en liten sti. Det er mer som hele E6, poengterer han med et fornøyd smil.

Databruk i firehjulinger er for bilens sikkerhet, og egentlig ikke for å hente ut. Moderne biler har fra 30 til 70 elektrobokser rundt omkring, i alt fra dørlåser, speil og setet til motor, girkasse, ratt, gass og bremses. Når bilen er tent, går det stråler av informasjon uavlatelig gjennom sensorene. Alle data lagres i airbagstyreenheten. Airbagen sjøl er en sensitiv innretning som skal reagere i løpet av nanosekunder når det smeller foran, bak eller fra siden. Nakkestøtten skal opp, beltet skal strammes, riktig bag utløses.

Summen av all informasjon ►



som genereres når krasjsensoren slår ut – intet mindre enn 15 A4-ark – gir et uvurderlig grunnlag for å avgjøre en ulykkes hendelsesforløp.

Mange prøver seg

Dessuten er CDR-boksen bilverdenens Sherlock Holmes. Du kan ikke lure den. Uansett hvor kløktig svindelforsøket ditt er.

En bil har sklidet ned en skråning og blitt totalvrak. Eierne sier han er glad for bare å ha overlevd episoden. Men dataene knuser løgnen. Ingen har sittet i fører-setet under utforkjøringen, bremsene er ikke berørt, bilen har stått i nøytral, og motoren har stått og gått hele tiden. Fasit: Bilen er blitt dyttet ned skråningen.

En annen bileier fikk plutselig bedragerske nykker. Han hadde blodtrimmet maskinen, noe hadde gått gærent, og nå sto han overfor et motorhavari som ville koste ham flere hundre tusen i reparasjoner. Hvordan komme seg ut av den knipa? Ikke lenge etterpå ble bilen funnet på bunn av en sjø et godt stykke unna. Men en datasjekk røpet at girkassa var gått og alle stemplene i motoren var brent. Bilen kunne umulig ha kjørt til åstedet. Kortene på bordet, please.

Andre igjen kan utløse airbagen selv med strøm for at «ulyk-

ken» skal se ekte ut. Men Huse og hans menn kan lese seg til at airbagen ikke er utløst på normalt vis.

– Hastigheten er ofte den viktigste faktoren å sjekke etter en ulykke. Videre å få kartlagt om bremsene og alle andre systemer har fungert. Flere kunder med et totalvrak har hevdet at de bare kjørte i 70 km/t. Hvorfor har du dratt ut i den slake svingen i 70? Nøyaktig fart har vist seg å være helt opptil 200 km/t, sier Huse, og gir et konkret eksempel:

– I en tunnelulykke – med både personskade og tap av liv – var hastighet et vesentlig punkt. Føreren av ulykkesbilen bestridde



DETEKTIV: Stein Håkon Leirdalen i Simco går gjennom data fra en fersk ulykke. Alt blir grundig tolket og dobbeltsjekket.



SVINDEL?: Mange dyre bilmerker som er to år gamle, blir kjøpt opp av svindlere og slaktet for å få igjen nypris på forsikringen. Denne Ferrarien bråstoppet i trær.



FOTO: NTB SCANPIX



SMELL: Nok en møteulykke i England som krever omfattende etterforskning. Svarene ligger i elektronikken.

ØNSKER SVAR: Når en personbil dunder inn i fronten på et vogntog, dreier det seg ikke sjelden om et selvmord. CDR-boksen kan gi de pårørende et riktig svar.

stor fart. Simcos grønne boks kunne slå fast at farten hadde vært 150 km/t. Vi så også at han hadde mistet kontroll over bilen. Når du får en sleng på bilen, kobles nemlig bremsesystemet inn. Våre rapporter, som leveres etter uhyre grundig tolkning og dobbeltsjekking, er korrekte. Ikke selv de mest iherdige forsvarere kan benekte facts.

Simco brukes altså både i etterforskningen av ulykker og skader – men også til verifisering av kunders krav overfor forsikringselskaper når mye er mistenkelig. Mange ender da også opp med forkorting av oppgjøret eller ikke noe i det hele tatt.

– Det hender at de med dårlig samvittighet stikker innom, og mange forteller at de har handlet urendelig i panikk. Når det er sagt – jeg har full taushetsplikt, understreker Huse.

Proffe svindlere har oppdaget et lukrativt smutthull gjennom Plusforsikring. De kjøper opp de dyreste modellene fra Mercedes, BMW og Audi – etter at de har halvert seg i verdi etter to år. Så

forsvinner millionbilene totalt – eller finnes igjen halvt utbrent i et skogholt, smadret etter en fælt ulykke, eller senket i vann. Gjeldende forsikringsvilkår sier at hvis bilen er under tre år gammel, skal du ha igjen nypris. Slik kan man fort tjene en million kroner eller mer.

– Så sant bilen dukker opp igjen, står Simco klar med topp sladreutstyr. Vi graver fram all historikk og rapporterer videre til politiet, sier Huse.

Allerede er det stor interesse for det Simco driver med. Det lille firmaet med sju ansatte, som må ha vært både heldig og dyktig med å rekruttere datadetektiver, bruker mye tid på forskning. Halvannet årsverk går med bare til utvikling. Det tekniske nettverket deres er enormt, og har tatt mange år å bygge opp. I tillegg kjøper de tjenester for å komplettere eget arbeid.

– Ingen sak er lik. Alle tilfeller er som å begynne på nytt igjen. Vi må lære noe nytt hele tida, starte med blanke ark. Vi kan ikke leve på siste sak, smetter Huse inn. Og hamrer fast:

– Men det nytter ikke å lure oss. Selv om man prøver å fjerne komponenter eller trikse med dem. Bilen vurderer ikke!

ole.olsen@egmonthm.no

