



Med elhybrid i vardagen





TEKNIK TEKNIK TEKNIK TEKNIK
I VAR-DAGEN
TEKNIK TEKNIK TEKNIK TEKNIK



Wiklunds Åkeri i Stockholm har nyligen investerat i två elhybridlastbilar i tolvtonsklassen från DAF. Men hur funkar det med el i praktiken? Svensk Åkeritidning gav sig ut på vägarna för att söka svaret.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Vi gav oss ut på en tur med skåpbilen i Jakobsberg, Barkarby och Järfälla för att hämta in returkärl med wellpapp, plast och metall från områdets skolor och äldreboende. Det är ett ypperligt tillfälle att få bekanta sig med hybridsystemet, förarmiljön för en distributionschaufför och bilens framkomlighet bland cykelställ, häckar, grindar och parkerade bilar.

Accelerationen från stillastående är bra under eldriften. Elmotorn, monterad mellan koppling och växellåda, ger en effekt på 44 kW, vilket är 60 hk – och det direkt från startögonblicket. Samtidigt som elmotorn jobbar, snurrar en generator som vid motorbroms laddar upp litiumjonbatterierna.

Vid dieseldrift är det en Paccar FR med 4,5 liters cylindervolym och 160 hk som tar vid – en normal motorstorlek i den här storleksklassen. Miljöklassen är Euro 5/EEV.

Dieseln bjuder på anmärkningsvärt hög ljudnivå invändigt, något som känns oväntat i en så pass modern vagn. Dieselmotorn går på tomgång under eldrift och slår inte av som hos andra hybrider. Start- och stoppfunktion finns men aktiveras bara vid stillastående. Vid provkörningen noteras också att den tog väl lång tid på sig att starta motorn och få i en växel efter det att foten flyttas från bromsen till gasen, en synpunkt som den ordinarie föraren också kunde skriva under på. Kanske handlar det om inbillning men i storstadens trafikthets upplever man inte att det finns tid för några extra sekunder vid trafikljusen. Följden kan istället bli att man vill lura systemet och hålla motorn i gång genom att trixa med pedalerna vid rödlyset och då är ju den miljöfördelen bortmanövrerad.

Den sexstegade automaten från Eaton växlar bra med sina tryckknappsval, kanske kunde man dock önska att den >>>>



” Dörren till hytten öppnas i 90 grader och istället består av bara ett steg vilket känns rätt okej. Stegavstånden är dock lite väl osymmetriska.



Lättväxlad Den sexstegade automaten från Eaton växlar bra med sina tryckknappsval, kanske kunde man dock önska att den var lite snabbare.

var lite snabbare. Ibland känns det också som att den växlar oro-väckande hårt – som ett hårt metalliskt slag – men antagligen ska det vara så.

INTERIÖRT KÄNNS HYTTEN lite trång framåt men höjden är väl tilltagen med sina 160 centimeter från golv till tak. Hytten är bara 140 centimeter lång, vilket ger stolen begränsade inställningsmöjligheter. Det ska dock tilläggas att 45LF faktiskt går att få med sovhytt. Lite extra innerutrymme skulle inte skada. Sängen kan ju alltid användas för småposter för att slippa hämta allt i skåpet eller på flaket.

Körupplevelsen handlar i övrigt mycket om känslan av att vara nära trafiken. På gott och ont blir man ett med trafiken. Vidvinkelspeglar finns på båda sidor och bra är att alla fyra speglarna har värme som håller is och imma borta. Tyvärr tar dock plastkåporna bort en del av sikten men det är priset för aerodynamiken. Tack vare att själva backspegelbågarna inte är så kraftiga blir det ändå inte så påträngande.

Dörren till hytten öppnas i 90 grader och istället består av bara ett steg vilket känns rätt okej. Stegavstånden är dock lite väl osymmetriska, drygt 57 centimeter upp till fotsteget och 40 centimeter till nästa etapp upp till hyttgolvet. Fotsteget kunde gärna ha fått vara lite lägre med tanke på att förarna kan behöva kliva i och ur många gånger per dag. Å andra sidan nyttjas hytten till ett brett spann storleksklasser och det har förstås varit svårt att hitta en optimal lösning som passar alla.

Ratten har bra inställningsmöjligheter och låses pneumatiskt. Till säkerhetsutrustningen hör krockkudde och bältessträckare.

DAF LF45 är en vagn som helt klart passar bra i stadstrafiken. Den är lätt att hantera och man har bra koll på vad som händer runtomkring. Wiklunds är dessutom utrustad med backkamera vilket förstås är extra bra vid transporter till skolor och andra barnrika platser.

ABS och däcktrycksvakt är standard, dock tillhör ASR tillvalen. Diffspärr tillhör däremot originalutrustningen vilket är bra med tanke på hur halt det kan bli på stadsgatorna vintertid.

Skåpet kommer från holländska Bacar och ligger en meter över marken. Den invändiga höjden är 2,20 meter och taket är av halvtransparent plast som släpper in dagsljuset på ett mycket behagligt sätt. Återstår bara att se om taket har hållit efter några års exponering för solen, vilken kan göra plasterna riktigt sköra – speciellt under vintrarna när plasten är extra ömtålig.

Bakgavellyften från Dhalland klarar 1500 kilo och är tillverkad i stål, kanske inte det viktiga mest optimala materialet. Den har en inbyggd lastvåg med mätartavla inne i skåpet och skrivaren i hytten, vågen används mest vid inhämtning av elskrot.

Den nuvarande LF-serien från DAF för bruttovikter från 7,5 till 21 ton lanserades 2010 i samband med IAA. LF-modellen sätts samman i England på Leyland-fabriken, ett resultat av att DAF 1987 gick samman med Leylands lastbilsdivision. Föregångaren till LF-serien byggde på Leyland Roadrunner från 1984 som efter samgåendet blev Leyland-DAF 45. Hytten på LF är framtagen av Renault för modellerna Premium, Midlum och Kerax men används också på Volvos FL och FE. En gemensam hytt för dessa fabriker emellan är inget nytt. De som minns tillbaka några decennier kommer nog ihåg den gemensamma fyrklubbshytten från Volvo, DAF, Saviem (senare Renault) och Magirus-Deutz (Iveco) från mitten av 70-talet som i några fall användes under hela 80-talet.

DAF visade en elhybridsversion av LF redan 2010 men de första kom till Sverige först under sommaren 2012. Och det är dessa som Wiklunds Åkeri AB i Järfälla ställt till förfogande för Svensk Åkeritidning.

Den andra DAF-elhybriden på Wiklunds Åkeri är även den en LF45 men med flak och gods-kran. Den kör utslutande borrstänger för Atlas Copco till tunnelbyggen i Stockholm. Den har samma specifikationer som skåpbilen utöver påbyggnaden som Laxo Mekan byggt upp med ett aluminiumflak och gods-kran. Kranen, eller rättare sagt dess drivning är intressant ur miljösynpunkt eftersom den kan användas även när motorn är avstängd. Detta fungerar tack vare Laxo Mekans Powerpac som med elmotor driver hydraulmotorn till kranen, en Palfinger PK 4501. Energin tas från ett batteri som laddas upp under körning, alternativt via elnätet.

Det kan också nämnas att ytterligare en hybrid med kran är beställd och att denna kommer att gå i Norra Djurgårdsstaden och utföra de interna transporter inom området under uppförandet av 10 000 bostäder i ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsprojekt.

DAF säger själva att hybridtekniken sparar mellan 7 och 22 procent beroende på körning. En uppskattad förbrukning är från 0,18 l/km. Resultaten under vinter

visade på snittförbrukningar på 1,56 till 2,93 för de båda bilarna.

Någon särskilt serviceförfarande är det inte på hybriddelen.

– Systemet är underhållsfritt men om något behöver repareras i hybriddelen krävs speciell personal då det är högspänning på 500 volt, berättar Sandro Romagnoli, verkstadschef på Cuwab, ett dotterbolag till Wiklunds Åkeri och auktoriserad DAF serviceverkstad som har specialutbildat två personer för hybridsystemet.

Sammanfattat är det en bra vagn för den distributions- trafik som den är tänkt för. Smidig och lätthanterlig. Extrakostnaden för hybriddriften ligger på hela 630 000 kronor så visst kostar ett bra miljöval. Förhoppningsvis finns det fler kunder som vill betala för det.

bosse.norvinge@akeri.se



DAF FA LF45 160G

Årsmodell: 2012 **Hytt:** Daghytt, galvaniserad, luftfjädrad lyxförarstol, fast passagerarstol
Motor: FR118, 6-cylindrig 4,46-liters cylindervolym, AdBlue, Euro5/EEV **Effekt:** 160 hk (118 kW) vid 1 900-2 500 v/min, vridmoment 600 Nm vid 1 200-1 800 v/min **Elmotor:** Effekt 44 kW och 420 Nm
Växellåda: Eaton sexväxlad automatiserad hybridväxellåda **Axelavstånd:** 4 300 mm
Framaxel: F48 parabelfjädring, 4,5 ton garanterad axelbelastning **Bakaxel:** Tvåbälgs luftfjädring, 8,5 ton garanterad belastning, enkelreduktion
Vikter: 6 305 kg tjänstevikt, 5 685 kg maxlast, 11 990 kg totalvikt **Påbyggnad:** 6,5 m Baccar skåp, Dholland 1500 kg baggavellyft
Bränsleförbrukning: från 18,00 l/100 km
Övrigt: AC, C-lås, ABS-bromsar, avgasbroms, diffspärr
Garantier: 1 års heltäckande fordonsgaranti, 1 år haveri, 2 år drivlinekomponenter, 2 år hyttlackering

Sov gott om natten med vakna rutiner

Trygghet • Flexibilitet • Kompetens



Med transPA får du kontroll. Du slipper jaga tidrapporter, alla personaluppgifter är korrekta och sökbara och du har snabb tillgång till viktiga nyckeltal och beslutsunderlag.

transPA

Mer än ett personal- och tidsystem
 Marknad 0524-48 00 10, www.transpa.se