

# Svenskättlingen

USA betyder inte längre traktorteknik och luftmotstånd som en ladugårdsvägg. Svensk Åkeritidning har provat landets förmodligen enda Volvo VNL.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

**V**art tog alla lastbilar med motorhuv vägen? Scania slutade tillverka sin T-modell 2005 och Volvo la ner NH året efter. På den tiden skylldes man på marknad och efterfrågan – vilket väl kan vara en rimlig omskrivning för längdreglerna.

I Amerika fungerar det inte riktigt som här, med längdbestämmelser som enbart gäller trailern. En av de amerikanska bjässar som på senare tid letat sig över Atlanten är denna Volvo VNL-670 – ett riktigt landsvägslok där siffrorna i beteckningen ska översättas med den långa men smala sovhytten och högt i tak. För övrigt en av sex storlekar på hytten. Varför den heter just 670 ska nog gå att räkna ut men detta ska vi inte grotta ner oss i mer än så här.

**TACK VARE ATT FRAMAXELN** sitter där den sitter räcker det att dörren öppnas en liten bit. Sedan kan man slinka upp i hytten även om man står parkerad tätt emot någon annan.

Bakom ratten är mycket som i vilken europé som helst. Ja, förutom stolarna då – de går inte att ta miste på. Svängfåtöljerna ser förvisso komfortabla ut, men knirrar och knarrar. Välbekant oljud för alla med erfarenhet av gamla Caterpillarmaskiner.

Det var länge sedan jag körde en torpedmodell och jag ska erkänna att jag gärna valt bort att köra lastbil i motorrummet. Åter kan det konstateras att det ger en annan trygghetskänsla med ett antal hundra kilo som ligger framför knäna. Men visst, huven är ordentligt strömlinjeformad och syns inte mycket. Därför saknar jag också de klassiska pejlingsstängerna.

Jag tycker också det skulle vara på sin plats om någon från den svenska konstruktionsavdelningen fick göra ett besök och lära dem göra förarvänliga backspeglar. Det finns nämligen mycket att lära. Här är det rejäla plastschabrak – förmodligen utan djupare

fundering på aerodynamiken. Regelverket kräver dessutom plana huvudspeglar, vilket i och för sig ger en oslagbar avståndsbedömning bakåt när man väl vant sig.

**BACKSPEGLARNA FRAMME** på huven är en god tanke. De ger bra koll bakåt utan att behöva släpp blicken från trafiken det minsta, enda smolket i bägaren är ironiskt nog att dörrspeglarna döljer en del av bakåtsikten i de så förnämliga huvuspeglarna.

För alla oss som växt upp med bilder på jänketruckar fotograferade ur grodperspektiv har nog levt med illusionen att landet på andra sidan har hållit sig med riktigt stora lastbilar, inte bara på längden.

Personbilarna från USA kan sällan anklagas för att vara små men lastbilarna är både lättare och klenare än vad vi är vana vid.

Den provkörda VN-vagnen är åtta meter lång men väger knappt nio ton, vilket får sägas vara lite med tanke på karosseriet. Men VN är för övrigt en modern lastbil. Modellen kom 1996 och ersatte den då föråldrade White Road Boss-modellen, för övrigt tillverkas den endast för den nordamerikanska marknaden. Den ska dock inte förväxlas med den brasiliens-tillverkade NH som 1999 blev efterföljare till långköraren N10/N12. NH-modellen marknadsfördes som bekant även här i Sverige till mångas glädje, och tillverkades ända fram till 2006. NH hade dock inte mycket gemensamt med den USA-tillverkade VN annat än möjligtvis utseendet. NH hade ett kraftigare chassi tagen direkt från F-chassilinjen med samma hyttalternativ som här hemma.



**Klädd för jobbet** Svensk Åkeritidnings  
Bosse Norvinge i teststartagen



**D13**  
**VOLVO**  
**POWER**



Läs mer om provkörningen  
på nästa sida



Men tillbaka till vår släkting från USA på semester i hemlandet. Tolv volts elsystem är också en egenhet, men de fyra seriekopplade batterierna sitter lätt åtkomliga bakom sidokjolen under hytten på förarsidan som enkelt öppnas med två handtag.

**MOTORALTERNATIVEN D11, D13 OCH D16** känns däremot mer bekanta, även om en del skiljer sig. Volvo VNL erbjuds med 14 olika effektuttag, från 355 upp till 600 hästkrafter. Som traditionen bjuder i USA kan man fortfarande till viss del välja egna drivlinekomponenter. Exempelvis erbjuds även Cummins-motorer och Eaton-växellådor men huvudsakligen handlar det idag om Volvos egna motorer. Redan 2008 var faktiskt mer än hälften av de tillverkade bilarna utrustade med Volvomotorer.

Bilen vi kört är för övrigt bestyckad med Volvos 13-liters D13 på 425 hästkrafter, ett bra val med tanke på att den maximala bruttovikten på det federala interstatevägnätet generellt bara är 36 ton.

**JAG KAN INTE SÄGA ANNAT** än att den är underbar att köra. I alla fall på motorvägarna där den hör hemma. Ibland kan det skönjas att tandemboggin får ett visst övertag. Framaxeltrycket är lågt och i staterna lägger man allt på drivhjulen, och vändskivan sitter mitt över boggin. Men det lunkar på behagligt längs motorvägen med varvräknaren stadigt på 1 100 varv per minut i 80 kilometer i timmen. Men då ska sägas att den ligger kvar på elfte växeln. Går man över till manuellt läge och tvingar i tolvan lägger sig varvet på knappt 900 varv/min. Men andra ord – det här är en lastbil som är långt ifrån byggd för våra hastigheter. På högsta växeln gör den 85 mph, alltså nära 140 kilometer i timmen, enligt uppgift. Vill man använda gula fältet ska du faktiskt kunna komma upp i 120 mph, vilket innebär 193 kilometer i timmen, men det är nog mer en teoretisk hastighet. I USA gäller 55 upp till 85 mph (88,5 till 137 km/h) beroende på stat, och i endast ett fåtal stater görs skillnad på om det är personbil eller lastbil. Full fart med andra ord.

Någon osynkroniserad Fuller eller Eaton är det inte. Nej, här är det I-shift som gäller. Lådan introducerades faktiskt på den nordamerikanska marknaden redan 2007 och den fick ett varmt välkomnande. Året efter låg procentsiffran för I-shift på 15 procent och 2010 var 26 procent av lastbilarna med Volvomotorer i Nordamerika utrustade med I-shift. 2011 hade siffran ökat till 45

procent. Med den ökade efterfrågan började man 2012 tillverka I-shiftlådan även i USA och då var siffran uppe i närmare 60 procent. 2013 valde man att införa I-shift som standard.

Några bränsleförbrukningsuppgifter finns inte att tillgå, men jag tror inte de skulle bli värst överraskande. Den snåla 13-litaren, låg vikt, låga varv och lågt luftmotstånd betyder garanterat snälla siffror. Och med dubbla runda 100-galons aluminiumtankar (757 liter bränsle reds anm.) så man behöver nog inte stanna så värst ofta bara för att tanka. Något pris kan jag heller inte förmedla, men tydligen så är våra europeiska lastbilar för dyra för USA-folket, avslöjar en källa.

**OMÖJLIGT ÄR DET INTE** att ta hem en VNL och använda här, men frågan är om det är värt det.

Jo, vill man ha en lastbil med motorhuv så är VNL ett bra val, helt klart. Ja, bortsett då från det lilla bekymret med längdbestämmelserna.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)



#### VOLVO VNL 64T670 6X4

**Årsmodell:** 2013 **Hytt:** VNL 670 hög smal sovhytt. Luftfjädrad svängbar förar- och passagerarstol.

**Motor:** D13J rak sexcylindrig 12,77 liter cylindervolym, Euro 6/EPA 10 **Effekt:** 425 hk, vridmoment 1 750 Nm (1 050–1 400 v/min) **Växellåda:** ATO2612D I-shift tolvväxlad **Axelavstånd:** 4 600 + 1320 mm

**Framaxel:** Sextons, parabelfjädring **Tandemboggin:** 17-tons, luftfjädring, enkelväxel RTS1857D med utväxling 2,64:1 **Däck Michelin:** Fram 295/80R22,5 – Boggi: 275/80R22,5 **Tankrymd:** 757 liter **Vikter:** Tjänstevikt 8 730 kg, tillåten lastvikt 15 400 kg, totalvikt 24 131 kg **Påbyggnad:** Vändskiva Fontaine 6000 i plåt, flyttbar **Garantier:** 1 år eller 100 000 miles (ca 161 000 km)