

Vill vända fram baksidan



Alla känner till luftmotståndets inverkan på bränsleförbrukningen. Men varför går det så sakta? Nu vill industridesignern Per Gyllenspetz slå ett slag för kepsen.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Den som hade hoppats på att få se lösningen i verkligheten, får dock vänta. Arbetar man med helt nya koncept är det en ganska brant uppförsbacke, menar Per Gyllenspetz.

Själv tycker han det borde ha varit standard i Sverige, med sina generösare längdregler. Visst åter det av lastvolym och olika ägare till dragbil och trailer påverkar förstås också.

Men Gyllenspetz kan inte komma ifrån att fördelarna överväger. Jämfört med hur mycket som läggs på ny motorteknik och hyttaerodynamik är det småpengar i förhållande till besparingen.

Reduktionen av utsläpp och minskad bränslekostnad kan bli så mycket som uppåt 20 procent enligt tester som gjorts på Kungliga Tekniska Högskolan. Att ta fram en produkt är nu alltså nästa steg, som ska vara både lättanvänd och kostnadseffektiv.

– Jag har ju funderat på det här sedan ett par tre år tillbaka. Bakom en lastbil reflekterade jag över hur vattenröken yrde upp i otroliga virvlar och all energi som går åt till ingen som helst nytta.

När gemene man tänker på den optimala aerodynamiken ligger formel 1-bilen nära till hands.

– Det stämmer till viss del, men det är så mycket mer. Ta frontarean, ju större den är, desto viktigare är att formen på avslutet är gjort på rätt sätt. Ibland har en del personbilar bättre aerodynamik om man backar än kör framåt.

Han är dock långt ifrån ensam med sina tankar. I Nordamerika är intresset förhållandevis stort och flera prov körs alltså redan i Europa.

– Jag kan inte tänka mig annat än att det blir ett genombrott för sådana här grejer. Jag tror det finns alla möjligheter, menar Per Gyllenspetz.

Strömlinjeformade hytter, effektivare drivlinor, lätttrullade däck och allt snålare körstil är alla vägar till att spara bränsle. Men glöm inte bort kepsen!

bosse.norvinge@akeri.se

Varför är det inte fler som har keps? Frågan ställs av industridesignern Per Gyllenspetz.

Själv arbetar han med konceptet Trailair – att montera längst bak på skåpet för att minska den bränsleslukande turbulensen.

Här i Svensk Åkeritidning har vi tidigare visat bland annat Scania och Erik Alfredssons ekipage. Till skillnad från dem blåser Gyllenspetz lösning upp sig själv när man kommer upp i en viss hastighet. När farten minskas så fälls allt ihop automatiskt. Dessutom sägs den bli enkel att montera och smidig nog att inte vara i vägen under lossning och lastning.

Kespionjärerna

På marknaden finns redan ett system med luftriktarvingar bak på trailers. David Klingenberg på Glasdesign i Ljungby och Nordicc AB, berättar:

– Vi hade ett projekt tillsammans med Scania Transportlaboratorium att förse 80 trailers med boat-tail. Vi gjorde en konstruktion med så lite rörliga delar som möjligt. Man vill inte ha för mycket wirespel och fjädrar. Det ska vara enkelt.

I dag har Scania systemet på 100 trailers som rullar i loopen mellan Södertälje och fabriken i



Zwolle, Holland. En av utmaningarna är dock att vingarna måste räknas in i totallängden.

– I Sverige är det inga problem att köra 18 meter

och förlänga med någon halvmeter men de måste vara hopfällbara i övriga Europa.

Anders Gustavsson på Scania Transportlaboratorium AB går i god för att systemet ger förbrukningsfördelar:

– Som vi ser har vi två till fem procent att tjäna på en så enkel lösning som detta. Men det behöver vara robust och funktionellt, säger han.

I början av förra året tog man fram en ny prototyp som har 50 centimeter långa vingar istället för 30 som på de tidigare. Hittills har man bara ett ekipage i bruk, och ska man gå vidare är det 50 centimeter som gäller.