

Volvo FH4 – en del har hänt sedan sist

Volvo FH generation fyra har hängt med ett tag och blivit en beprövad modell. Svensk Åkeritidning ansåg att det var dags att klättra upp och se vad som hänt sedan sist. Vi ställde in farthållaren och begav oss i väg med ett välutrustat EU-ekipage på vägnätet.

Text & Foto: Bo Norvinge

Det var ett tag sedan vi var ute med en Volvo FH. I alla fall på någon längre tur. Under de snart fyra åren som modellen funnits har det inte funnits anledning att göra något med det yttre även om det gjorts några små men för bränsleförbrukningen bra justeringar. Mer påfallande nyheter har de senaste åren istället hamnat på drivlina, chassi och i mjukvaran. Snart efter lanseringen kom Dual-Clutch och VDS-styrningen och senare växellådor med krypväxlar, lyftbar tandemboggi och förbättrad i-See för att nämna något.

PROVKÖRNINGEN GJORDE VI med ett 40-tons trailerekipage. En axel i vardera ände på dragbilen och tre axlar närmare mitten på trailern. Lastbilspressen från minoritetsmarknaderna får helt enkelt rätta sig i ledet efter vad EU-majoriteten vill ha på vägarna.

Körningen gick denna gång på två- och tresiffriga vägar runt Vänern innehållande allt från motorvägar och 2+1-vägar till rätt smala, kurviga och kuperade landsvägar. Skiftande kvalitet med andra ord, allt för att få fram en representativ blandning av svenskt vägnät.

DRAGBILEN VAR DEN SENASTE FH med DC13-motorn på 500 hk. På utsidan kan noteras att en extra läpp har placerats hela vägen under stötfångaren och även både över och under sidokjolarna för att minska gapen och leda luftströmmen rätt. Dessutom har skärmkanterna på hytten modifierats och gapet mellan däck och skärm minskats.

Utrustningsmässigt hade FH:n som ställts till förfogande i princip allt vad man kan få i form av tillval och utrustning. Dual-Clutch, IFS – individuell upphängd framvagn, ja det mesta förutom boggi baktill samt VDS-styrningen och den kraftfullare 16-litersmotorn framtill.

Men som bekant är inte dubbelkopplingslådan och 16-litaren kompatibla med varandra ännu.

”Sportvagnslådan” togs emot med stort jubel. I alla fall från pressen, även om jag inte riktigt föll pladask och lät mig övertygas om hur fantastiskt detta var, utan ansåg Volvo mer verkade vilja flirta med den sportbilsintresserade allmänheten och tekniknördar, än att leverera en bra lösning som snabbt kan ge pengarna tillbaka. Det lät helt enkelt mer fulländat än det i själva verket var.

Idag snart tre år efter lanseringen får jag faktiskt uppfattningen att Dual-Clutch har blivit betydligt bättre än de tidiga exemplar som provades.

Den utnyttjar i högre utsträckning sina egenskaper med avbrottsfria växlingar även i lågregistret istället för att hoppa över steg som görs på ”vanligt” vis, och även växlingen mellan låg- och hög-rangen som växellådan heller inte fixar utan avbrott upplevs inte lika



1



2



3



4



5

1. En rad förbättringar har gjorts för att få ner bränsleförbrukningen på FH4.
2. Under stötfångaren sitter en extra läpp för att leda luftströmmen rätt.
3. Även på sidokjolarna finns extra plastlister om bränslepaketet väljs.
4. Nu kan även smarttelefonen sammankopplas med fordonet.
5. Dual-Clutch kan beställas till DI3-motorerna på upp till 540 hästkrafter.



” Det kan med all denna teknik också tyckas ligga nära de självkörande bilarnas verklighet. Men det är allt fortfarande betydligt längre ifrån än vad alla ivriga konstruktörer hos de allt för många science fiction-lekstugor runt om i världen vill eller kan förstå.

markant utan går nästan lika snabbt och smidigt som alla andra växlingar. Dual-Clutch ger en behaglig körning och lär ge en smula bättre siffror på däckkontot. En annan fördel är att risken för att väggreppet förloras vid växlingar i hala uppförsbackar minskar.

Dubbelkopplingslådan har anammats hyfsat bra bland kunderna, vilket inte är fallet med IFS-framvagnen. Den är förvisso ringmärkt för bra vägar utan krav på hög markfrigång, och konkurrensen är så pass bra som de är. Men visst ger IFS god riktighetsstabilitet och fin komfort över tjälskotten. Men vad kan det kosta när den blir till åren och alla bussningar och leder tröttnat?

DET BLEV ETT PAR AVKOPPLANDE körpass. Ekipaget susade behagligt fram, växlingarna flöt som sagt nästan omärkbart och varvet hölls strax under 1 100 varv/min, och den försökte undvika att sega längre än nödvändigt nere på 900 varv. Men så har DC13K 500 bästa vridmomentet (2 500 Nm) mellan 1 000 och 1 400 varv, och är således inte en bland de som strävat efter att nå ner till 900-gränsen.

Jag passade på att använda befintliga system, bland annat att köra på farthållarfunktionen med alla de funktioner det innebär, bland annat i-See. Nog kändes det som jag mest körde med händer och fingrar. Bilen höll farten och avståndet till framförvarande. Den saktade in när någon långsammare hamnade i vägen, och när ett 70-parti eller en by närmades var det bara att pilla ner farten med vänster pekfinger, och i vissa fall hjälpa retardationen på traven med att stega ner hjälpbromsspaken med höger pekfinger. Fotbromsen är mest för nödsituationer och gaspedalen nästan onödig, så ben och fötter fick mest vila och man kunde istället sitta och dingla med benen.

Måste ändå i sammanhanget rekommendera att en stund innan varje avslutat körpass få i gång benen efter att suttit orörlig en längre stund på stolen. Detta för att inte ramla ihop i en stor hög på asfalten när det väl är dags ta sig ur hytten.

DET ÄR SAMTIDIGT SVÅRT att fatta misstankar om att det finns viss risk att föraren kan bli allt för inaktiv i bilkörningen och istället skaffa annan sysselsättning mer olämplig under körning.

Det kan med all denna teknik också tyckas ligga nära de självkörande bilarnas verklighet. Men det är allt fortfarande betydligt längre ifrån än vad alla ivriga konstruktörer hos de allt för många science fiction-lekstugor runt om i världen vill eller kan förstå. Men media och allmänhet suger i sig för fulla muggar. Det finns fortfarande alldeles för många frågetecken, moment och scenarier som skiljer lastbilskörning i verkligheten jämfört med bilkörning från skrivbordet. ●