



Finlirsväxellådan i tuff miljö



Volvo stod för en av förra årets större nyheter med sin Dual Clutch och nu är de första på väg ut bland kunderna. Svensk Åkeritidning har provat den nya tekniken i rätt element – i anläggningssvängen.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Sedan senaste generationen Volvo FH släpptes hösten 2013 har hittills närmare 2 000 bilar sålts i landet. Förra sommaren var det dags för Volvos Dual Clutch att göra entré. Förvisso en revolutionerande nyhet i lastbilsvärlden, men jag kan villigt erkänna att jag inte sållade mig till hyllningskören.

Eftersom man inte kunde peka ut några bränslebesparingar, gick mina tankar till pr-trick. Men sedan I-Shift Dual Clutch introducerades har faktiskt omkring hälften av kunderna valt lådan till varianterna där den är tillgänglig.

Största vinnarna hittas utan tvekan i skogs- och anläggningstrafiken, ja alla med tuffare underlag under sulorna.

Själv tvekade jag inte en sekund när tillfälle gavs att få prova den nya lådan i riktig anläggningsskörning. Grusvägar, lerig och halkig asfalt är något annat än ett fjärrekipage på torra kontinentvägar, som förra gången.

Just den här FH:n ägs av Tängs Transport i Uddevalla AB som är ansluten till Uddevalla Lastbilcentral AB. Levererad den nionde mars i år är det en av de första kundbeställda i Västsverige med dubbelkopplingen,

dessutom utrustad med den nya dynamiska styrningen.

Till vardagens slit hör att frakta diverse krossmaterial och att köra betongelement för Kynningsryd. Den lär också hamna i asfaltssvängen när säsongen väl drar igång.

I samband med provkörningen passade vädret lägligt på att bjuda på ett av vårens bakslag.

På lite morgonhalkiga och slaskiga småvägar började vi med ett antal lass 4–8 och 11–16 krossmaterial från NCC:s bergtäkt på Glimmingen utanför Uddevalla för transport till deras asfaltverk några minuter därifrån. Därefter lite motorväg omväxlande kurvig landsväg och lerig grusväg med några lass med aska från Uddevallas värmeverk på Lillesjö till återställningen av den gamla Munkebotippen utanför Trollhättan.

VOLVO I-SHIFT DUAL CLUTCH var det primära för provkörningen och för de som missat det kan den kortfattat beskrivas som en växellåda med två kopplingar. En växel ligger i, nästa förväljs och när det är dags inaktiveras den arbetande kopplingen och den nya går i ingrepp blixtnabbt, nästan helt utan kraftavbrott.

Men tekniken har en begränsning – och det är rangeväxlingen mellan sexan och sjuan som den inte klarar av på annat sätt än genom traditionell växelöverföring. Och när den hoppar över växlingssteg förstås. Tyvärr är det just rangeväxlingen som i regel kommer olämpligt i de tuffare uppförsluten och då går den från åttan ner till sexan med en stunds kraftavbrott där greppet kan släppa.

Regelmässigt hoppar den över växlar i det nedre registret även med lass men i övre registret ger sig dubbelkopplingens egenskaper tydligare tillkänna, då bilen närmast steglöst accelererar upp i hastighet. Generellt känns accelerationen betydligt bättre än med en vanlig I-Shift, vilket säkert kan locka en och annan att köra i kapp med personbilarna vid trafikljusen.

En egenskap med nya lådan är att den alltid verkar starta på första växeln. Några gånger har man försökt programmera in tvåan till startväxel men tydligen väljs ändå ettan, förmodligen är Dual Clutch konstruerad så att



bara den ena lamellen garanteras klara igångsättningen.

Med den överväxlade dubbelkopplingsväxellådan och bakaxlar med enkelväxel och utväxling 3,78 visar varvtalsnålen på 1 150 varv i minuten i 80 km/h vilket även gör den till en bra vägbil. Växelväljaren är av traditionell typ och sitter i form av en spak vid sidan av förarstolen. Tryckknappsmanövrering kan fås men i körningar där man snabbt vill kunna ta över växlingar och ändra program är spaken att föredra. Till nackdelarna hör att det är lätt att med underhanden omedvetet råka ändra växlingsprogram från Economy till Power. Det är också lätt att råka få i fel läge bland lägena back, neutral, drive och manuell.

Volvo Dual Clutch är begränsad till 13-litersmotorn upp till 540 hästkrafter och maximalt 60 tons tågvikter. Det går heller inte att få den som anläggningsbil med tridemboggi, men det kan kringgåas genom att specas den som vägbil med tridemboggi, men då är kanske inte växlingsprogrammet optimalt för anläggningstrafik, så det tål att tänkas på. Men det är ju många som med olika lastväxlarssystem verkar inom flera transportområden.

En annan teknik som också är intressant att få prova i skarpt läge är Volvos dynamiska styrning. VDS-styrningen arbetar med hjälp av en elmotor som reglerar styrningen ett par tusen gånger i sekunden och ger extra servokraft.

ELSERVOSTYRNINGEN HAR JAG i andra sammanhang hyllat som lite av en favorit. Och den här gången är inget undantag. När man vänder ute på tipparna och slingrar

sig mellan materialhögarna i bergtäkterna eller backar in i lastningsfällor, ja då är den faktiskt förträfflig, kan inte säga annat. Även kunderna verkar se fördelarna. Ska man tro Volvo väljer närmare två av tre kunder den elektroniska servostyrningen.

Ute på landsvägen med last kan jag ibland uppfatta bilen aningen understyrd i kurvorna. Men att den är för lätt ute på vägen vill jag däremot inte påstå. Den använder inte mer effekt än vad som behövs. Men i vissa fall kanske den tillfälligt skulle kunna slås av exempelvis vid körning i lägre farter på halt underlag för att bättre kunna känna av läget.

DET BLIR NÅGRA STRÄCKOR där jag får tillfälle att släppa körningen till tekniken och aktivera farthållaren, men det tar sin tid att bli vän med reglagen till den och allt annat som ska kunna skötas från ratten. Mest ser det ut som en gammal skrivmaskin ombyggd till ratt med alla knappar och reglage, men de som dagligen kör FH kommer nog till slut in i alla funktioner. Men i sin helhet är allt gediget och av bästa kvalitet. Komfortnivån är hög vilket lätt leder till att man rullar väl snabbt in i korsningar och avfarter.

Något som direkt uppfattas i högre farter är ett påfallande vindbrus uppe kring framrutan och taket. Exakt vad det beror på går inte att avgöra men skulden behöver inte vara Volvos. Snarare lutar det åt takbågen med extraljusen, varningsljusen och starkhornen.

Trailern är en drygt tio år gammal SLP men i gott skick. Lastförmågan på hela ekipaget ligger på närmare

” En egenskap med nya lådan är att den alltid verkar starta på första växeln. Några gånger har man försökt programmera in tvåan till startväxel men tydligt väljs ändå ettan



VOLVO FH 500 6X4

Årsmodell: 2014 **Hytt:** FH hög sovhytt. Extra isolerad. Luftfjädrad lyx förarstol med och standard passagerarstol **Motor:** D13K rak sexcylindrig 12,77 liters cylindervoly, Euro 6 SCR **Effekt:** 500 hk (368 kW), vridmoment 2 500 Nm (1 050–1 400 v/min) **Växellåda:** SPO2812D I-Shift tolvväxlad, Dual Clutch **Axelavstånd:** 3 900 + 1370 mm **Framaxel:** Åttatons, luftfjädring **Tandemboggi:** 21-tons, luftfjädring, enkelväxel RTS2370A med utväxling 3.78:1 **Däck:** Michelin Fram 385/65R22,5 – Boggi: 315/80R22,5 **Tankrymd:** Diesel 530 liter (Adblue 64 liter) **Vikter:** Tjänstevikt 10 760 kg, Tillåten lastvikt 15 240 kg, totalvikt 29 000 kg **Påbyggnad:** Kuröds Mekaniska Verkstad AB, vändskiva Jost JSK 37 gjuten **Övrigt:** ABS skivbromsar, ESP, AC, C-lås, VEB+ motorbroms, ACC-farthållare med ECO-roll **Garantier:** Ett år **Trailer:** SLP 3-9590-ST. 2005. Asfaltsflak. 11 360 kg tjänstevikt. 30 640 kg max lastvikt. 8 330 cm lastutrymme. 11 650 cm längd. Treaxlig med sista axeln medspårande. 385/65R22,5 däck **Pris dragbil:** Ca 1 750 000 kr

30 ton. Med skjutbart trippelaxelparti 1,94 meter, första axeln lyftbar och sista axeln medspårande blir det ett smidigt ekipage när axelpartiet skjutits fram. Enda är väl att axeln ibland inte vill låsa vid backning.

En helt ny bil brukar alltid betyda lite inkörningsproblem, så också i detta fall med en hel radda felmeddelande i displayen. Än så länge återstår också lite andra injusteringar. Bland annat noterade Robert Tång redan vid beställningen ett problem kopplat till färdskrivaren. Åkeriet har i de andra tre bilarna Stoneridge digitala skrivare och tjänsten Optac3 Total, men i nya FH finns inget alternativ till VDO-skrivaren då Stoneridge i nuläget inte har någon kompatibel skrivare där tidsinformationen också kan tas fram på bilens display på instrumentbrädan. Den skrivaren kan inte samköras med nerladdningssystemet utan någon måste sitta hemma med datorn direktuppkopplad med Volvos server samtidigt som föraren gör sin nerladdning från bilen.

Några vettiga förbrukningssiffror kan inte ges i dagsläget då bilen togs ut knappt tre veckor innan vi gjorde vår yrkesprovkörning. När vi körde hade den bara gått lite drygt 600 mil och är alltså så ny så färgen

nästan inte torkat. Men för att ge något så visar siffrorna på runt 3,8 liter milen på vägkörningen med betongelement.

Men några förbrukningsfördelar tack vare dubbelkopplingen lär det inte bli och det är heller inte något som Volvo lovat, vilket ska understrykas. Fördelarna handlar istället om framkomlighet, komfort och kanske också lägre påfrestningar på resten av drivlinan. Och så förstås prestigen – det är ju alltid kul att vara först!

SJÄLV KAN JAG INTE LÅTA BLI att dra paralleller till det utlovade I-Torque-projektet som packats ihop. Jag misstänker att man jobbar vidare och utvecklar tekniken för att snart erbjuda en dubbelkopplingsväxellåda för högre effekter och totalvikter med klara förbrukningsfördelar, som med tiden kan fasa ut den vanliga I-Shiftlådan.

Dual Clutch-växellådan är ju självfallet intressant men fokus ska nog ändå ligga på FH:n i sin helhet där man lyckats bra så här långt, men vidareutvecklingen lär förtgå.

En andra generationens Dual Clutch växellåda skulle nog bli ännu bättre i en redan bra bil.

bosse.norvinge@akeri.se

ANNONS