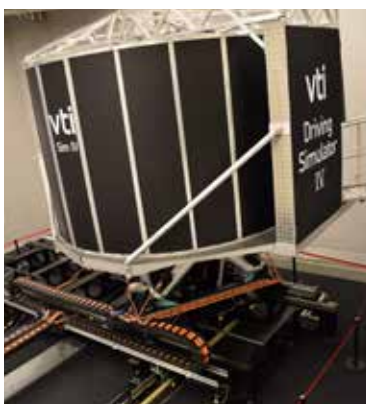


I SPÅKULAN AVSLÖJAR VOLVO

att man håller på med att utveckla ett system som ska kunna undvika frontalkollisioner.

Volvo jobbar för bättre statistik



Olycksstatistiken i trafiken har under långa tider gått ner, men nu har det tyvärr vänt. Siffrorna pekar uppåt och fler riskerar att dödas och skadas varje år. Volvo Lastvagnar ser med oro på statistiken men kämpar vidare med sitt trafiksäkerhetsarbete.

Text & Foto: Bosse Norvinge

trafiken runt om i världen dödas årligen 1,2 miljoner människor. Det motsvarar faktiskt tio stora flygplanskrascher dagligen, och skulle så vara fallet hade det i dag garanterat inneburit totalt flygförbud. Men i trafiken får fordonen fortsätta att rulla som aldrig förr.

VOLVO ÄR FÖR MÅNGA synonymt med trafiksäkerhet genom sin framträdande position inom trafiksäkerhetsarbete och säkerhetslösningar. Den saken har inte förändrats till dags dato. Volvo Lastvagnar jobbar vidare på många fronter.

Som en stående punkt i alla trafiksäkerhetssammanhang finns säkerhetsbältet, och långt från alla lastbilsförare har lärt sig att använda den viktigaste säkerhetsutrustningen



i ett fordon. Siffrorna talar sitt tydliga språk. I Sverige sitter 35 procent av förarna fortfarande obältade trots vad lagen säger och vad alla experter förespråkar. Och det spelar ingen roll hur säker en hytt byggs om förarna inte sitter kvar i den när olyckan är framme.

VOLVO SER OROVÄCKANDE PÅ statistiken men här gäller det också att alla måste arbeta ihop för att få fler förare att bälta sig.

ETT ANNAT OMRÅDE Volvo arbetar med är att reducera antalet olyckor i högersvängar och sidoförflyttningar där fordon och oskyddade trafikanter hamnat i döda vinkeln.

Det finns idag speglar som täcker ett rätt bra område, men det gäller att se dem i rätt tid. Samtidigt erbjuds extra lösningar i form av döda vinkelnvarnare och kameror. Men frågan är om lösningen alltid är att ladda på med nya varningssignalkällor eller monitorer. Kan det inte bli för mycket tutande, blippande och surrande i hytten så man varken vet in eller ut, speciellt om man hoppar mellan olika bilar?

Ett annat exempel taget ur gnällpåsen är att jag personligen tycker närsiktscameran, vilken finns som tillval till bland annat FH4 blir lite kaka på kaka. Bildvyn täcker ungefär samma område som de två befintliga närsiktsspeglarna. Men bekymret är snarare monitorns placering. Vid en högerförflyttning går blicken automatiskt till spegelarrangemanget på höger sida och en monitor som

med sin i sammanhanget olyckliga placering mitt nere på instrumentbrädan upplever jag istället att blicken oberört sveper förbi.

VOLVO VILL GÄRNA LYFTA frågan om onödigt höga anläggningsfordon, en fråga som kanske inte riktigt är aktuell just i Sverige där vi som bekant gärna ratar 8x8:or och liknande med extremt hög markfrigång. Mer aktuellt för oss är däremot att den stora massan idag väljer långfärds-hytter i anläggningskörning. Ofta handlar det om bättre innerutrymme och i viss mån också med tanke på ett bättre andrahandsvärde. Men Volvo vill i sitt säkerhetsarbete att kunden istället väljer hytt efter arbetsuppgift. Att specificera en anläggningsbil eller distributionsbil som huvudsakligen rullar i stadstrafik med låg hytt innebär inte bara bättre instegshöjd utan ger föraren en betydligt bättre närsikt jämfört med en fjärrhytt.

MEN FÖR ÖKAD SÄKERHET i högersvängar lanserade Volvo i år en fabrikslösning i form av en ny närsiktsruta som tillval på FM-vagnarna som gör att både personbilar och oskyddade trafikanter lättare kan upptäckas genom hålet i dörren. Samtidigt jobbas det för fullt med att vidareutveckla sitt nödbromssystem som lanserades redan 2012 och som idag klarar nästa års kravställning inom EU med god marginal. Det nya nödbromssystemet ska reagera på oskyddade trafikanter och dessutom folk, fordon och andra hinder i döda vinkeln. Idag finns en prototyp, så det

bör inte dröja så länge innan det kommer ut på marknaden. Mercedes-Benz har ju som bekant redan landsatt denna funktion.

I SPÅKULAN AVSLÖJAR VOLVO också att man håller på med att utveckla ett system som ska kunna undvika frontalkollisioner. Systemet bygger på att koppla samman nödbromsfunktionen och VDS-styrningen, med Differential Braking som bromsar trailerns hjulpar, som traktorernas styrbroms, och hjälper tillsammans med VDS-styrningen att styra ekipaget undan en olycka samt minimera risken för kast på trailern. Men än så länge verkar det bara ligga på experimentstadiet och körprov utförs i en körsimulator där mycket av forskningen och inledande prov utförs. Den avancerade simulatortorn finns på VTI:s anläggning beläget på Götaverken Cityvarvets gamla område på Hisingen i Göteborg där man kan stoltsera med Sim IV (5). En imponerande pjäs med en prislapp kring 25–30 miljoner kronor om någon känner sig manad att skaffa en riktigt bra simulator.

I den kan Volvo och andra av VTI:s samarbetspartners utföra säkra experiment utan risk för trafikanter och material. Där kan man bland annat prova hur långa och tunga fordon uppför sig, skapa farliga situationer och även köra framtidens fordon i en framtida infrastruktur.

VOLVO HAR MED ANDRA ORD ännu inte lagt sitt trafiksäkerhetsarbete till handlingarna. Men det krävs stort arbete på många fronter. ●