

Repriserad innovation

Volvo vill gärna ta åt sig äran av att ha återuppfunnit den individuella framhjulsupphängningen, de har ju ändå lyckats att få plats med motorn i den utrymmeskrävande konstruktionen. Men än lär inte den stela framaxeln vara uträknad. Vi har jämfört de båda konstruktionerna och viss skillnad är det. Konstigt vore väl annars.

TEXT OCH **FOTO:** BOSSE NORVINGE

Med nya Volvo FH serien introducerades för tunga lastbilar den individuell framvagnsupphängning IFS – individual front suspension, eller FAT-IND som beteckningen på framvagnen är. När vi som första journalistgrupp fick köra de nya FH-vagnarna gjordes det på fina asfaltsvägar, med något undantag. Dessutom med alla heta nyheter som puttrade i grytan var det var svårt att lägga något fokus på just framvagnarna. Nu när nyhetens behag stillat sig var det då dags att fixa en mer utmanande vägsträckning för utvärderingen.

Till förfogande ställdes två stycken 40-tons europeakipage. Dragbil med pusheraxel. Den ena med IFS-framvagnen och den andra med traditionell parabelfjädring och stel axel. Det fanns ju en möjlighet att även ta den stela framaxeln med luftfjädring i anspråk



men säga vad man vill, parabeljädringen anser jag fortfarande vara det mest realistiska alternativet för en dragbil. Behovet av att kunna lyfta framvagnen finns inte som på en jämnlastare och komfortmässigt duger parabeljädringen utmärkt, speciellt på dragbilar där framaxeltrycken ofta håller sig på rätt låga nivåer och framlass som påverkar framvagnen hör till ovanligheten. Jag har sagt det förut och säger det igen. Volvos traditionella framvagn med stel axel och parabeljädring är fin på alla de sätt och gör det svårare att lyfta fram IFS-framvagnens förträfflighet. Men självfallet klättrar IFS några snäpp uppåt, besynnerligt hade det ju varit annars.

BRUNNSLOCK OCH andra ojämnheter kändes inte så påträngande, men det var inte så anmärkningsvärt på den traditionella framvagnen heller. Att det skramlar till i grejerna och fortplantas till ratten är inget konstigt och inte går det att helt bygga bort ens med IFS men helt klart så känns en tydlig skillnad mellan framvagnarna.

Kuggstångsstyrningen ger en mer exakt styrning utan dödgång, det går också att skriva under på.

Ett spårigt parti i vägbanan differentierade framvagnarna desto mer. IFS-framvagnen flöt obehindrat över spåren i asfalten där den gamla konstruktionen hade sina tendenser att vilja orma sig fram.

Krängningsstabiliteten på slingriga vägar är även den ett strå vassare på IFS. Men det gäller bara att tänka på att naturlagarna fortfarande råder, och att resten av ekipaget med sin bakvagn och traileraxelupphängningarna har sin konstruktion även om just framvagnen i sig känns trygg i svängarna och vill locka till högre medelhastighet.

IFS-FRAMVAGNEN kommer inte att kunna fördes med VDS – Volvo Dynamic Steering, men ingen vill heller dementera att det kan dyka upp längre fram. VDS:en gör inte så mycket nytta på fina landsvägen utan är mer riktat till anläggningstransporter, och där platsar IFS sämre med sin låga markfrigång som i detta fall låg på 20 centimeter över asfalten. Men VDS gör ändå sitt vid

rangering och backning. Vid skador på vägbanan eller på grusvägar skulle kanske IFS tillsammans med VDS göra underverk ihop, men det blir lite kaka på kaka och någon ska ju ändå betala för kalaset.

Prismässigt kan man på en bred höft säga att framvagnarna stiger i 20 000 kronors intervaller. Den luftfjädrade "gamla" framvagnen är 20 000 kronor dyrare än en motsvarande parabelfjädrad och IFS ytterligare dryga 20 000 till. Om det är värt det är upp till betraktaren att avgöra men kanske hade jag ändå gissat på en högre prislapp.

Men hur blir den med tanke på service och underhåll? IFS-framvagnen är underhållsfri och saknar smörjnipplar så några extra servicepunkter tillkommer inte, så därför ska det inte bli några högre servicekostnader av den anledningen. Däremot så är det ju uppenbart betydligt mer rörliga delar, bussningar, länkar och leder, så ofrånkomligen när väl saltet, åren och milen satt sina spår i grejerna återstår det att se vad kalaset kommer att kosta och hur IFS-framvagnen ur den aspekten sätter andrahandsvärdet och tas på begagnatmarknaden, men det är först då vi kan få se svaret. I nuläget får vi ändå passa på att glädjas åt det tekniska framsteget.

OCH INTRESSE FÖR konstruktionen är det fler som räknar med. Både ZF och Hendrickson har hoppat på taget och kan nu erbjuda sina varianter.

Individuell framhjulsupphängning är i sig långt ifrån något nytt. På personbilssidan har konstruktionen med kuggstångsstyrning använts länge och har även förekommit på bussidan. Men på lastbilar är det rätt nytt med undantag av några utförda experiment utförda av andra tillverkare genom tiderna. Men nu är det då Volvos tur att utvärdera om konstruktionen kan väcka intresse på marknaden och kanske rent av skriva ett nytt kapitel i teknikhistorien.

Men det är ändå inte utan att jag gärna skulle vilja jämföra framvagnarna på skakstegar för att verkligen kunna ge konstruktionerna en tuffare match.

bosse.norvinge@akeri.se



IFS-FRAMVAGN