



Allisons törstsläckare

Ska man tro ryktet har bränsletörst och automatlåda alltid gått hand i hand. Men utvecklingen går framåt. Med hjälp av många bäckar små lovar Allison nu att de kan spara upp till 20 procent bränsle.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE





Många bäckar små, bättre än så kan man nog inte förklara Allison Transmissions nya Fuelsense – som utlovas kunna spara mellan 5 och upp till 20 procent bränsle, beroende på typ av körning.

Det fordon som ställts oss till förfogande är en Renault Access med Allison 3000R och då nya Fuelsense. I sammanhanget är själva fordonet runt växellådan oviktigt men Access är i alla fall Renaults lågentrémotortillverkare av Dennis Eagle i Warwick, Storbritannien. För övrigt en bil vi lär slippa i Sverige sedan Volvo petat bort den ur sitt säljsortiment för miljötransporter. Lika så bra det,

för det är allt en riktig skrammelburk. Ska man säga något positivt var det i alla fall lätt att ta sig ur.

Näväl, nu var det inte Dennis det skulle handla om utan Fuelsense – Allison's väg till att sänka bränslenotan.

I grunden handlar det om en uppdaterad hårdvara, med smartare styrenheter, accelerationskontroll och tiltmätare. Detta ingår som bas i något av de tre produktpaket man har att välja på. I basutbudet ingår också ett antal styrenheter som medverkar till att anpassa växlingstillfälle och vridmoment för att ge högsta växlingseffektivitet baserat på parametrar som godsets vikt, vägens lutning och körförhållande. Systemet lär sig dessutom att läsa av förarens körsätt.

Det är som sagt basversionen. I paket nummer två har Allison lagt till Neutral at stop – som konkret betyder att växellådan automatiskt går in i neutralläge då fordonet står still. Tanken är att motorn ska slippa onödigt motstånd när fordonet till exempel står still vid ett trafikljus.

Nackdelen med Neutral at stop är rycket som man slipper när driven ligger i hela tiden. Visserligen kan rycket det skilja mellan olika fordonsfabrikat också. Funktionen är för övrigt också möjlig att ta bort, å andra sidan tappar man då också förbrukningsfördelen.

Allison har också ett tredje paket – Fuelsense Max. I grunden handlar det om att man lagt till ett system som håller ner motorvarvet och förhindrar aggressiv körning.

Systemet, lämpligt i stadsmiljö där det ofta kan vara lite mycket full gas – full broms, ser till att strypa bränsletillförseln vid accelerationen. Men bara så mycket som är nödvändigt med tanke på exempelvis lastvikt.

Under acceleration med gaspedalen i botten märks egentligen ingen strypning, men det blir tydligt när man senare läser av siffrorna i fordonsdatorn, och ser resultatet på förbrukningskurvan.

Fuelsense finns sedan tredje kvartalet 2014 till alla Allison's automatväxel-lådor. Men det är helt och hållet lastbilstillverkarna själva som bestämmer vilka paket de kommer erbjuda. Värt att nämna är till exempel att Volvo och Renault har valt Fuelsense Max – medan Mercedes Eonic får Plus. Samma gäller även de större Iveco Eurocargos och DAF LF och CF. I mindre Iveco Euro-



cargos och de mindre DAF LF ingår baspaketet.

Att få en Allison automatväxellåda innebär en faktisk merkostnad på ungefär 40 000 kronor, men det finns också lastbilsfabrikanter som skär i mellan och lägger på ytterligare 20 000, eftersom man helst vill sälja sina egna lösningar, enligt Allison.

bosse.norvinge@akeri.se

Klätterövningar

Med en rad Allisonutrustade fordon och några timmar att slå ihjäl fångade jag förstas också tillfället att få ta några svängar på deras demobana. Här fick man chansen att köra allt från en mindre Iveco Eurocargos skåpbil med 1 000-lådan, via ett par Volvo FE och en Mercedes-Benz Eonic NGT med 3 200R-lådorna upp till anläggningsbilar för tuffare tag, en Iveco Trakker 8x4 och en Scania R 6x6, båda med 4 500R-lådor.

Demobanan är under ständig förbättring och snart väntar ytterligare fem hinder för off road-sträckan. Redan nu räckte det dock bra då jag tog mig runt i en Mercedes-Benz Zetros 4x4 med 3000-lådan, en riktig terrängmaskin. Trevligt förresten att få köra en lastbil med maskinrummet framför styrhytten istället för i eller under.

Visserligen ingår Zetros inte i det officiella svenska produktutbudet, men om någon vill ha den så lovar Mercedes att fixa hem en.

Den senaste förbättringen på demobanan var annars den precis nyöppnade åkattraktionen – 3 hill experience – varken mer eller mindre en berg- och dalbana bestående av tre rejäla kullar på 3, 5 och 7 meters höjd och 50 procentig lutning. Till uppdraget valde jag en Scania G440 6x6 med Allison 4 500R. När alla diffspärrarna slagits på var det bara att börja klättra, och den

allhjulsdrevena Scanian tog sig obehindrat över. Rätt upp och ner en otrolig känsla att få bege sig rätt upp i himlen, och lika spännande var det att få ta sig ner. När man passerar toppen tar det en stund innan man ser körbanan, och när den väl framträder i siktfältet, ja då är man redan på väg nerför.

