



Hjälp, tvärniit!!

Adrenalinet pumpar och displayen lyser gult.

Ett par sekunder senare slår bromsarna till och på knappt två sekunder till är det stopp. Obligatoriskt nödbromssystem införs successivt som EU-krav på tunga fordon. Svensk Åkeritidning har testat nya trafiksäkerhetsbanan Astazero.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Ljudet är öronbedövande. Displayen framför föraren lyser ilsket gult! Innan man vet ordet av slår bromsarna till. ABS-systemet jobbar hårt och bromsventilerna pyser pulserande. G-krafterna känns i inälvorna och bältet har fullt upp med att hålla tillbaka en tiondels ton kropp som helt plötsligt är en elefant i sätet.

Sedan blir allt stilla och tyst, så när som på V8:ans tomgångsmuller, som om inget hade hänt.

De inre kroppsdelarna hittar en efter en upp till sina utrymmen och sakta vågar jag släppa det krampaktiga taget om handtaget i dörren.

Vi befinner oss i en Scania R 730 6x4 dragbil med treaxlig europatrailer på en ödslig trafiksäkerhetsbana utanför Borås, en anläggning med namn Astazero som stod klar så sent som för bara något år sedan.

Att det är så tomt har egentligen bara att göra med att Svensk Åkeritidning fick chansen att få köra. I övrigt är det mesta som rullar på banan hemligt.

Jag har just fått smaka på Scantias avancerade nödbromssystem – ett system som succesivt genom olika steg blir lagkrav och införs på vissa tunga fordon, men som Scania haft i produktionen sedan hösten 2013.

Framför oss hade vi bara en mjuk personbilsattrapp men i skarpt läge kunde det likväl varit en Volvo V70 fullpackad med människor.

Proven utförs mot en betydligt mer krockvänlig personbil i mjukare material, en halv personbilsattrapp som sitter på en rälshistoria vilken ska fungera som en retardationssträcka om man råkar daska till attrappen. Hela enheten dras av en pickup om man behöver ett rörligt mål.

Systemet, kallat Advanced emergency brake – AEB, ska förhindra påkörningar bakifrån eller åtminstone få ner hastigheten i kollisionsogonblicket för att mildra effekterna. Systemet bygger på en radar i fronten och en kamera i framrutan som tillsammans rapporterar avstånd, läge och hastighet.

Vi gör om provet med 40-tonsekipaget som först kördes i 60 km/h mot ett parkerat mål. Denna gång kör vi fortare och låter målet röra sig sakta framåt. Samtidigt får jag också möjlighet att titta närmare via pc:n kopplad till CAN-systemet. En liten fyrkant som representerar ett fordon framträder då radarn upptäcker målet. Radarn har ett snävt synfält men är bra på att bedöma hastighet, acceleration och position. Sekunderna efter kan även kameran som sitter i vindrutan bekräfta målet som på skärmen nu framträder i rött.



Läs mer om Scantias nödbromssystem



Kollisionsvarningen ljuder några sekunder efter att radarn upptäckt målet och strax därefter slår bromsarna till, men denna gång blir stoppet mjukare då systemet fångar upp situationen och släpper upp bromsen mot slutet.

FÖRAREN KAN ÄNDÅ hela tiden ta kontrollen av fordonet genom att bland annat styra förbi hindret. Även när blinkers slås på eller föraren gasar avaktiveras systemet. Systemet kan också manuellt stängas av och slås på genom ett reglage på instrumentpanelen. Men så fort tändningen slås på aktiveras systemet automatiskt.

Vi gör ett nytt prov och nu får jag själv ta ratten. Denna gång mot ett stillastående mål om än med lägre hastighet på ekipaget för säkerhets skull.

Snart är trailerkombinationen vänd, siktet är inställt mot målet och jag tar sats. Jag uppmanas att sikta på målet och vara beredd på att fordonet kan tendera att dra åt något håll vid kraftig inbromsning. Farthållaren ställs i detta fall in på 50 km/h. Jag kommer allt närmare målet och hinner i sista stund ställa mig frågan om systemet verkligen fungerar och när det ska aktiveras, samtidigt som adrenalinet pumpar ut.

Centraldisplayen lyser gul med texten "Collision Warning" samtidigt som en aggressiv signal ljuder. Ett par sekunder senare slår bromsarna till och på knappt två sekunder till är det stopp.

Scanias nödbromssystem överträffar EU:s regler genom att även klara stillastående mål och helt undvika krock – ett scenario som är det svåraste för systemen att klara av.

Man ska dock ha med sig att systemet är inställt för att känna igen en personbil och dess form – inte en fotgängare. Inte heller mötande trafik eller fordon som kommer från sidorna. Det ersätter alltså inte förarens omdöme och erfarenhet utan ska mer ses som ett stödssystem om föraren är ouppmärksam eller drabbas av plötslig sjukdom eller trötthet.

bosse.norvinge@akeri.se

Vad säger lagen?

Från november 2016 ska alla nytillverkade lastbilar kunna undvika krock mot rörliga mål som färdas i 10 km/h. Mot stillastående mål ska den sänka farten med 20 km/h. Reglerna gäller alla lastbilar och bussar med två eller tre axlar. Undantagna är bland annat fordon med fler än tre axlar, stadsbussar och specialfordon.

Fram tills 2016 ska alla nytillverkade lastbilar kunna undvika krock med rörliga mål som färdas i 30 km/h. Mot stillastående mål ska lastbilen sänka farten med 10 km/h.



Världens första fullskaliga provbana för vägsäkerhet

Astazero i Sandhult, Hällerred, är världens första fullskaliga testmiljö för framtida trafiksäkerhet. Det unika är de olika trafikmiljöerna som gör det möjligt att testa säkerhetssystem och deras funktioner för alla typer av trafik och trafiksituationer.

Banan som inte ägs av någon tillverkare utan av bland annat Chalmers, är en öppen åretruntanläggning för alla fordonstillverkare, vägföreträdare, universitet och tekniska institut från hela världen.

Namnet kommer av Asta – en förkortning av Active Safety Test Area och Zero står för visionen om noll dödsfall i trafiken. Anläggningen, som upptar 2 000 000 kvadratmeter, har tagit två år att färdigställa och kostat omkring 500 miljoner kronor, hade sin officiella invigning 21 augusti 2014.

På området finns en höghastighetsbana och en 80 000 kvadratmeter stor höghastighetsyta. 5,7 kilometer landsväg slingrar sig runt med dolda hinderplatser där överraskningar kan poppa upp. Här finns flerfilsvägar, bland annat en 680-meters sträcka med linjemarkeringar från flera olika delar av världen. Dessutom har det upprättats en hel liten stadsdel med fyra kvarter. En fyrfilsgata går genom stadsmiljön och fotokulisserna av trä föreställer en stadsdel i Bronx, USA.