



# Utveckling som gett resultat

Volvo F10/F12 fyller i år 40. Men vad har egentligen hänt på fyra decennier? Svensk Åkeritidning har jämfört två ekipage för bruttovikter kring 38-40 ton från var sin tidsperiod.

**Text och foto** Bosse Norvinge

**H**östen 1977 lanserades F10/F12 som ersättare till F (och G) 88 och 89. Detta för att möta 1980-talets krav på en modern och säker lastbil. Svensk Åkeritidning fick möjlighet att låna en 1984 års Volvo F10 från Volvo Lastvagnar Veteranfordonsklubb och jämföra denna med det senaste. Volvo FH generation 4.

Båda goda representanter för sin tids trailertransporter i kombinerad lokal,

regional och fjärrtrafik. Båda med axelkonfigurationen 4x2 även om den typen inte tillhör min favorit, i alla fall inte tills dess att trailerkombinationernas vintervägegenskaper retts ut ordentligt.

Till 1984 lanserades andra generationen F10/F12 med en rad nyheter. Förutom exteriöra justeringar som en nydesignad grilldel mellan lyktorna och nya emblem fick kort- och sovhytterna högre i tak, framrutorna blev större och för just F10 presenterades två stora nyheter. 10-litersmotorn

kom i en intercooler-variant och F10:an kunde fås med Globetrotterhytten, kungen bland långfärds-hytterna.

FH-modellen som lanserades hösten 2012 är något som vid den tidpunkten var något av det mest moderna som fanns att tillgå, och modellen har även den hunnit få sina uppdateringar under fem år i produktion. Dubbelkopplingslåda, VDS-styrning, lyftbar tandemboggi och växellådor med krypväxlar ●

## Drivlina

Volvo fick med bland annat F10/F12 sitt goda rykte om pålitlig drivlina vilket lever kvar än idag.

Kan tyckas vara en dålig jämförelse mellan FH4:ans 460 hästar mot F10:ans 299, men historiskt sett var ju 10-litaren det näst största i produktlinjen då 16-litersmotorn ännu inte var uppfunnen. Med andra ord ungefär samma placering som D13-motorn har i motorlistan idag. Och det var inte alls ovanligt med F10:or i trailertrafik med 38-tons tågvikter, speciellt inte efter att Volvo presenterat intercoolermotorn TD101F på 299 hk som klättrade närmare "spartolvan" på 329 hk. Störst i motorprogrammet var 12-liters intercoolermotorn på 385 starka. Nämnas ska att TD101G utan intercooler hamnade på 275 hk.

Dagens D13K460 är en 12,8-litersmotor med överliggande kamaxel, fyrväntilsteknik och elektronisk bränsleinsprutning för att bara nämna något. Att det vidare skiljer ljusår beträffande både energieffektivitet och utsläpp förvånar nog ingen. Det är ju faktiskt 33 år av konstruktionsarbete och kravställningar dem emellan.

Utvecklingsarbetet har fortgått även på växellådan. F10:ans låda baseras på den 1977 presenterade R6 som blev betydligt mer lättväxlad än tidigare. I grunden en 4-växlad låda med rangedel vilken ger 8 växlar. Med splittdel som delar varje växel blir det alltså 16 steg. I F10:an sitter den 16-växlade SR62 och även om det var nästan exakt 30 år sedan jag rotade i en SR-låda kom man snabbt in i växellådans logiska uppbyggnad. Men det klart, jämfört med FH4:ans I-Shiftlåda AT2612F som med hög tillförlitlighet automatiskt stegar sig igenom de 12 stegen är det en orättvis jämförelse.



## Komfort

Mycket har hänt på komfortsidan även om F10/F12 innebar ett jättekälv på sin tid. Man var först i Europa med luftkonditionering och hytten satt spiral fjädrad på fyra punkter med stötdämpare, även om de tidiga ansågs lite väl gungiga. 1984 kom en ny framvagnsupphängning och ny typ av parabel fjädring. Luftfjädringen hade ju inte fått sitt genomslag vid tidpunkten.

Bara att ta sig upp i hytten kräver mer av F10-föraren. Att klättra upp de 136 centimetrarna till golvet görs med hjälp av två fotsteg. Inte anmärkningsvärt besvärligt tack vare bra ledstänger, men när föraren ska ner gäller det att känna efter för att undvika att trampa fel och ramla ner. Upp till golvet på FH är det drygt 20 centimeter högre, men med de tre symmetriskt placerade stegen går det lätt både upp och ner.



Bakom ratten är det bekvämt att sitta även i F10:an. Men rattinställningen ger långt ifrån de möjligheterna som den nya modellen kan erbjuda. I F10 är inställningsmånen 20 cm i längdled och 4 cm i höjddel så här blir det bara "buss-körställning" som gäller. Strömbrytarna sitter också utspridda lite här och där på instrumentbrädan.

F10 är förvånansvärt komfortabel att köra. Den väl mjuka hyttfjädringen som de tidiga modellerna drogs med har åtgärdats men det som är påtagligt i gamlingen är vibrationerna i växelspaken och dragbilsnickningarna. Ljudnivån är självfallet högre än i FH4 och mycket av ljudet verkar komma

in genom växelspaksomskiftningsen. Sammanfattat skulle det nog inte möta några problem att jobba med en F10 idag, men det är kanske en generationsfråga. Och frågan är vad en 90-talist skulle säga om en arbetsvecka bakom spakarna i en F10.



Att efter kört en runda med F10:an och sedan hoppa upp i FH4, ja då framträder ändå en himmelsvid skillnad, det går inte att prata bort. Här är allt genomtänkt, ljudnivån är låg, väggkänslan är bättre och det mesta är lättare, inte minst styrningen tack vare VDS-styrningen. Och I-Shift förstås. Den arbetar felfritt och man kan ägna tankarna mer åt trafiksituationen. Fördelarna är väl helt till FH:ns fördel, kanske då med undantag av att F10 har en riktig släpvagnsbroms helt utan EU-inblandning och spegelrangemangen som inte tar något onödigt extra i siktfältet, även om FH:ns är bland de bästa på marknaden idag.

Utvecklingen har gått framåt även när det gäller innerutrymmena. Nya FH med den "vanliga" Globetrotterhytten har bara 10 cm hög motortunnel jämfört med F10:ans på 30 cm. Det ger 196 cm ståhöjd i mitten av nya hytten jämfört med gamla F10 som just till årsmodellen 1984 också kunde erbjudas med Globetrotterhytten, där måttbandet säger 160 cm från motortunneln till taket. Från golvet är de mer lika med 203 respektive 198 cm. Den invändiga bredden mellan dörrarna är också likvärdig men hyttens totala invändiga längd ger fördel

till FH4 med drygt 20 cm. Något som däremot skiljer stort är sängens bredd. Gamla F10 har en 60 cm bred säng och FH4 bjuder på en drygt 80 cm säng uppmätt på det breda partiet och 70 cm på det smala.



## Säkerhet

I och med Volvo F10/F12 sattes en helt ny standard inom säkerhet. Mycket ett resultat av Volvos haverikommission som grundades 1969. Bland nyheterna på F10/F12 1977 var stålror i dörrarna, infällda reglage och fäste för säkerhetsbälte vilka snart också blev standardmonterade. Stötfångaren var sänkt för att bättre passa personbilarnas deformationszoner. Men långt från den låga höjd som dagens lastbilar mäter. Men å andra sidan har ju också personbilarnas fronter sänkts betydligt genom åren i och med att kilformen kom in på ritborden. 1979 infördes en energiabsorberande fler-ekrad ratt och elektroniskt lås på säkerhetsbältet. Utvecklingen fortsätter mot bättre material och konstruktioner samt allmän elektroniska och datoriserade

hjälpssystem som idag erbjuds på en modern lastbil. På dagens FH erbjuds ESP, airbag, autostop, filkörningsassistent, dödvinkelvarnare, kameror och mycket mera.



## Byggnationen

Utan luftfjädring gällde att hoppas tuggmasterföraren i hamnen eller en kollega ställt av trailern i hyfsat rätt höjd, annars blev det bara till att veva sig svettigt. Förvisso fanns lösningen att med svets och plattjärn konvertera med ordentliga klackar längst bak på rambalkarna för att pressa sig under eländet. Men med luftfjädringen som idag är mer eller mindre vedertagen praxis på moderna dragbilar blir det betydligt enklare att anpassa kopplingshöjden vid tillkoppling. FH har fast vändskiva och är anpassad för en och samma trailer, allt för att hålla litet avstånd mellan dragbil och trailer, och få låga bränsleförbruknings-siffror. Men funktionsmässigt är det en katastrof. Det är så tätt mellan bakvägen på hytten och termoaggregatet på trailern att det inte ens går att vika

in sidoluftriktaren. Den enda möjligheten var att köra upp luftfjädringen för att få lite vinkel horisontellt för att kunna vika in vingen. Därefter öppna låset på vändskiva, dra ifrån någon meter och först därefter komma åt att lossa luftslangar och elkablar. Just Volvos lösning med invikbar sidovinge är inte min favorit. Dels smutsar den ner kläderna när föraren ska klämma sig in, dels så hamnar den effektivt framför allt som finns för att hålla sig i för att säkert komma upp på gångbordet. Fotstegen upp är det däremot inget att anmärka på. På F10:an sitter den 1984 lanserade nya gångbordslösningen som tyvärr inte togs fram med tanke på att vara smart och säker, utan för att vara lätt viktmässigt. Fotstegskonstruktionen är väl klen och ligger allt för nära lufttankarna för att få ett bra grepp under sulorna. Men ett handtag monterat på avgasröret bakom hytten nås lätt och väl uppe på gångbordet är det gott om svängrum med ett 12-meters containerchassi från 1970-talet tillkopplat.



### Volvo F10 4x2



**Årsmodell:** 1984 **Mätarställning:** 187 074 mil  
**Hytt:** Globetrotter **Motor:** TD 101 F rak 6-cylindrig 9,6 liters cylindervolym, laddluftkylare  
**Effekt:** 299 hk (220 kW), vridmoment 1 230 Nm (1 300 v/min) **Växellåda:** SR62 manuell 16 växlad **Axelavstånd:** 3 400 mm **Fjädring:** Parabel fjädring fram och bak **Vikter:** Tjänstevikt 7 520 kg, Tillåten lastvikt 9 240 kg, totalvikt 16 760 kg (ursprunglig 18 000 kg) **Påbyggnad:** Vändskiva Jost, flyttbar i 7 läge **Övrigt:** ATC luftkonditionering, avgasbroms **Trailer:** Van Hool S206, 1976 **Trailervikter:** Tjänstevikt 4 740 kg, Tillåten lastvikt 27 260 kg, totalvikt 32 000 kg.



### Volvo FH460 4x2 T

**Årsmodell:** 2016 **Mätarställning:** 4 400 mil  
**Hytt:** FH Globetrotter **Motor:** D13C rak 6-cylindrig 12,77 liters cylindervolym, Euro 6 SCR **Effekt:** 460 hk, vridmoment 2300 Nm (900-1400 v/min) **Växellåda:** AT2612F I-Shift 12 växlad **Axelavstånd:** 3 700 mm **Fjädring:** Parabel fjädring fram och luftfjädring bak **Vikter:** Tjänstevikt 7 420 kg, Tillåten lastvikt 10 580 kg, totalvikt 18 800 kg **Påbyggnad:** Vändskiva Jost fast **Övrigt:** VDS, VEB+ med retarder, ACC och I-See PCC **Trailer:** Parator CV 15-24, 2013 **Trailervikter:** Tjänstevikt 12 550 kg, Tillåten lastvikt 26 450 kg, totalvikt 39 000 kg.