

TEKNIK

Första bärgaren **i nya L-serien**





Vad blir det om en lastbilstillverkare just släppt en ny modell, och har ett bärgaraggregat stående? För Scania blev det den första och hittills enda bärgningsbilen på nya L-serien. Svensk Åkeritidning har tittat närmare på bilen som erbjuder många fördelar i stadstrafiken.

Text & Foto: Bosse Norvinge

En ypperlig flakbärgare för stadsmiljöer bör vara enkel att ta sig i och ur, ha bekväm genomgång, god rundomsikt och plats för att ta med flera extrapassagerare. Alltså hög säkerhet och bekvämlighet. Och där ansåg Scania att den nylanserade L-serien skulle passa alldeles ypperligt. På demo-centret i Södertälje dök en idé upp om att realisera en bärgare på L-chassiet. Byggnationen fanns redan på området i form av en SWS flakbärgarutrustning på en Scania P310 CNG Euro 5 från 2012. Ett Svempa-bygge som blivit över. Byggnationen lyftes över på ett

nytt L320-chassie och vips så hade de en konceptbil av senaste slag för bilbärgningsbranschen.

FLAKBÄRGARBYGGNATIONEN kommer från SWS – Sweden Wrecker System AB, en del av Lastvagnsmontage AB. Det är deras SPH 80.60 med helhydrauliskt och parallellt lyftande aggregat och 6 000 kg kapacitet. Hjulpramen har två stödben och flak på tippram utan överflak. Och längst bak en vikbom med två dubbelverkande lyftcylindrar och en enkelverkande utskjutsylinder i stickan som är mekaniskt låsbar i tre lägen.

INTRESSANT I SAMMANHANGET är den nya lågt placerade och framflyttade förarhytten som Scania förvisso har kunnat erbjuda ända sedan 70-talet. Och någon direkt storsäljare har det kanske aldrig blivit. En låghytt har inte alls varit det självklara valet inom soptransporter ens i stadskärnorna, men allt fler verkar inse fördelarna. Scania tror på lösningen så pass att lågentréhytten nu tillverkas direkt i fabriken och inte som tidigare behöver byggas om på Scania i Laxå. Något som i alla fall bör leda till både lägre pris och snabbare leveranser.

CHASSIET ÄR SJÄLVFALLET fullluftfjädrat. Dessutom, i detta fall, nigningsfunktionen som automatiskt, om man så vill, aktiveras när parkeringsbromsen ansätts. Då sjunker hytten 10 centimeter närmare marken. Trots funktionen är det på exemplaret två fotsteg upp vilket i nersänkt läge ger 24+32+32 centimeter för fötterna att stega sig upp. 80 centimeter långa fotsteg samt ordentliga och förlängda ledstänger bör göra det omöjligt att fumla till det momentet i arbetet.

GENOMGÅNGSMÖJLIGHETEN var något som kom i betänkande när bilen byggdes. Det skulle vara lätt för föraren att ta sig ut på den mindre trafikerade sidan. Och det har L-hytten lyckats med även om det fortfarande finns en viss puckel i golvet att snubbla över. Men det är det bästa som Scania kan erbjuda i det hänseendet sedan de tog bort torpedarna, så vida inte S-hytten väljs. Men då blir det betydligt högre att klättra, så det alternativet faller ju direkt.





” Intressant i sammanhanget är den nya lågt placerade och framflyttade förarhytten som Scania förvisso har kunnat erbjuda ända sedan 70-talet.

ETT ANNAT ÖNSKEMÅL var god rumsikt vilket den låga förarplacering tillsammans med bra spegelarrangemang och dessutom närskitsrutan i högerdörren ger. Tillvalet med kamera som visar vad som sker i vid högerhörnet ger ytterligare uppsikt. Monitorn sitter hyfsat bra till i siktlinjen mellan vänster- och högerspeglarna. Dessutom har Scania en 360-gradersvy som extra tillval men sensorer likt personbilarna har ännu ingen lyckats uppfinna på tunga lastbilar.

L-DAGHYTTEN med normaltak erbjuder gott om utrymme och är dessutom försedd med två extrasäten på motortunneln vilket ger totalt tre passageplatser i hytten för bärgningsoffer istället för att de ska tvingas sitta i sin bil upp på flaket.

I STADSTRAFIKEN går den mycket behagligt, säkert också tack vare att framaxeln inte sitter direkt under förarstolen utan en bit längre bak. Det kräver dock lite tillvänjning i början att inte svänga för tidigt utan istället svepa ut i svängarna. Som att köra buss helt enkelt. I listan på bra funktioner

finner vi backstartshjälpen. Inte som en vanlig ”hill hold” som ger föraren några sekunder innan bromsarna släpper. Denna håller stopp tills föraren ger gas. Det gäller bara att höra att det klickar till i stoppögonblicket. Sedan är det bara att gasa när det är dags att komma sig iväg. Parkeringsbromsen är inte bara av modernaste strömbryartyp. Den här har det lilla extra och aktiveras automatiskt när bältet lossas eller dörren öppnas. Funktionen går också att stänga av om någon absolut har för vana att hänga ut genom dörren under backning. Det kan kanske vara svårt det första och lita på att tekniken verkligen slagit till bromsarna. Vi är ju en del som har för vana att vika ner en stor järnspak och få en ljudlig nysning i chassiet som bekräftelse på momentet. Men bekvämt är det, inte tal om annat.

NU ÅTERSTÅR ATT SE hur konceptet tas emot bland bilbärgarna. Men så här långt verkar intresset vara stort. Efter att konceptbärgaren byggts klart och placerats utanför huvudkontoret som lockbete dröjde det bara tre dagar innan den första bärgaren ringde och

ville köpa den. Så snart rullar i alla fall detta exemplar ute på gatorna och hjälper haverister. Men först ska den exponeras ett tag till utanför huvudentrén i Södertälje. ●

FAKTA

BIL: Scania L320 B 4X2 NB, årsmodell 2018.

MOTOR: DC09 126, 320 hk, 1 600 Nm

HYTT: L-daghytt normal

AXELAVSTÅND: 4,95 m

PÅBYGGNAD: Flakbärgare SWS SPH 80.60, 6-tons kapacitet.

DRAG: VBG D13 75V

