



Vad har hänt sedan sist?

I fjol berättade Svensk Åkeritidning om Götene Kyltransporters båda Scanior – där bilen med Euro 6 drog närmare tio procent mer bränsle än den med Euro 5, som rullade på en liknande körning. Nu går det åt rätt håll!

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE





► **E**uro 6 drar nästan tio procent mer bränsle. Den slagkraftiga rubriken satte vi förra vintern när vi jämförde två av Götene Kyltransporters Scania R480. En Euro 5 och en Euro 6 som under ett halvår körts tillsammans på samma körning.

Artikeln fick också Scania att reagera och skicka tekniker med utrustning till Götene för att undersöka siffrorna vi fått fram, något som faktiskt var lite av baktanken då våra resurser sträckte sig till att gå igenom vecko- och månadsrapporterna från Fleet Management systemet.

EFTER SCANIAS NOGGRANNA egna bränsletester anlände en bunt dokument tillsammans med en sammanfattning att skillnaderna berott på helt andra faktorer än motorerna. Scania menade att påhängsvagnarna och däcken stod för en stor del av siffrorna. Inför deras tester utfördes en axellinjering på Euro 6-bilens pusheraxel som stod fel, något som Ulf Johansson påtalat för återförsäljaren ett flertal gånger men utan att de kunnat hitta något fel. Scania konstaterade också att klustret visade hela sju procent för låga förbrukningssiffror där en felmarginal på ett par procent annars är godtagbar. Men felvisningen var i alla fall ungefär lika stor hos de båda fordonen.

Vad har då hänt sedan sist?

Tidigt i somras tog körningarna från Arla Food i Götene till ICAs lager i Kungälv slut och Euro 5-bilen ställdes av sista juni 2014.

– Vi har slutat köra Schenker så tyvärr kör inte bilarna ihop längre, berättar Ulf Johansson, vd på Götene Kyltransporter.

Euro 6:an går åt Falköpings mejeri till Växjö och Malmö varje natt. Den rullar sex svängar i veckan med samma Parator-trailer från 2011 med första och sista axeln medspårande hänger efter på den nya körningen.

Vi kastar ändå inte in handduken med vårt lilla test, även om de båda bilarna inte rullar på samma linje

samtidigt och att några direkta förbrukningsjämförelser i dagsläget inte är möjliga. Vi kommer ändå att ta en liten kik på de båda bilarna i framtiden då det ju kan dyka upp något intressant att fylla på historien med.

– Vi tappade körning till 13 bilar men utökar istället med 20, avslöjar Ulf Johansson och ger en liten hint om att det inte är omöjligt att de båda ekipagen finner varandra längre fram.

Även om nu siffrorna ur klustret ska tas med en nypa salt så går det ju inte att låta bli att ta en titt. För att ta siffrorna för år 2013 visade klustret en genomsnittsförbrukning på 3,80 liter/mil för Euro 6:an och 3,54 liter/mil för Euro 5. Om vi då ser på månaderna februari till maj 2014 då båda bilarna fortfarande körde i samma körning så har förbrukningssiffrorna inte kommit varandra närmvärt mycket närmare efter att pusheraxeln justerats. Den periodens siffror visade 3,71 för Euro 6 och 3,48 för Euro 5. En högre siffra än 0,03 liter per mil borde ha framträtt, men då ligger väl en större del av skulden på trailern och däcken än på axelinställningen i detta fall.

HUR SOM HELST HAR förbrukningen minskat på Euro 6:an med den nya körningen. 3,52 liter per mil under de månader då den rullat mellan Falköping och Malmö.

Läget idag är som sagt att Euro 5:an är avställd och att Euro 6:ans mätarställning har gått om bilen med Euro 5.

– Wabco vill montera på sidokjolar och automatisk däcktrycks kontroll på Paratortrailern så vi kan ha koll på läget, berättar Ulf.

– Men det en det verkar vara bekymmer i deras tillverkning av kjolorna som egentligen är till för 33-pallars Europatrailers.

Men det erbjudandet kan vara intressant att följa upp och se vad det kan göra i förbrukning.

Men något erbjudande från Scania eller deras återförsäljare om att justera de snygga siffrorna ur klustret eller kalibrera hastighetsmätaren har inte kommit.

bosse.norvinge@akeri.se

FAKTA EURO 6

Scania P480
6x2/4MNB
Årsmodell: 2011

FAKTA EURO 5

Scania P480
LA6x2MNA
Årsmodell: 2012

Varje *droppe* räknas

Motorernas bränsleeffektivitet blir allt bättre, konstigt vore annars. Idag mäts ynka milliliter och mätningarna är komplicerade. Svensk Åkeritidning fick möjlighet att bekanta sig med de noggranna tyska bränsletesterna.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

När Scantias demo- och pressbilsavdelning hade sitt årliga möte passade man på att bjuda med pressen och visa hur bränsletesterna går till. Till körningen hade man valt en så kallad 100-poängsrunda, som började och slutade vid lastbilsstoppet i Hochwald utmed A1 mellan tyska Saarbrücken och Köln. Turen gick norrut till Salmthal, och tillbaka söderut till Kusel för att åter vända och ha Hochwald som mål.

Nämnas ska att European Truck Challenge, i vilken Svensk Åkeritidning från och med 2014 ingår, har en annan rutt – längs Autobahns A7 från Northeim över de tuffa Kasselbackarna till avfarten Hannoversch Münden/Lutterberg, en sträcka på 5,5 mil. Därefter

samma väg tillbaka och ytterligare två vändor per dag.

Under körningarna hade vi tillgång till fyra Scania Streamline Europaekipage – alltså klassiska 4x2 dragbilar med treaxliga trailers. G410, R450, R580 och R730.

410 och 450 har 13-litersmotorerna som enbart använder SCR-tekniken, 580 V8 var en RME-motor och förberedd för biodieselbränsle men som vid tillfället kördes på vanlig diesel då bränslebolaget inte kunde erbjuda Biodiesel i området. 540:n saknade också den nya frikopplande retardern, vilket övriga tre hade.

Störst i gänget var 730 med V8 som inte behöver någon större presentation. Alla dragbilar var utrustade med den GPS-styrda farthållaren Active Prediction och Eco-roll.

Viktigt i alla bränsletester är förstas att lastbilarna i största möjliga utsträckning körs på farthållaren för att förarens körstil ska påverka så lite som möjligt – och så fort vi kommit ut på motorvägen och upp i marchfart slog farthållaren i och vid första mätpunkten klockades vi.

Mellan varje mätpunkt gjordes sedan en notering om klockslag, förbrukning, eventuella upp- eller ner- växlingar samt trafik hinder. Avstånden är 500 meter mellan motorvägens befintliga avstånds stolpar och avstånden mellan rundans olika checkpoint varierar och är i uppförsbackarna tätare, ibland ner till 500 meter. Skulle något oförutsett hinder dyka upp klipps den aktuella sträckan bort. Det kan vara vägarbete, köer eller bara att man själv inte får möjlighet att komma om långsammare trafik.

Nämnas ska att fordonen tankades helt fulla före och efter körningarna samt att bränsletemperaturen mättes





och volymen kompenseras då varm diesel tar mer plats i tanken än kall.

Scanias GPS-styrda Active Prediction baserad på kartdata fungerade i mitt tycke helt felfritt på rundan. Systemet var väl bekant med vägen, och den visste maskinens begränsningar och kapacitet. Vid några tillfällen lät den dra ner varvtalet till 900 varv i minuten utan att växla ner, då systemet visste att det snart skulle rulla på igen. Det är inte utan att man blir lite bortskämd.

ACTIVE PREDICTION SLÄPPER av som den ska inför ett nedförslut, och då ända ner under 70 km/h. Vilket ibland påverkar den övriga trafiken. Många förare fixar inte den låga farten utan börjar då köra om med resultatet att när det väl bär av nerför blir de liggandes på utsidan. Därefter tvingar ju självbevarelsedriften att man bromsar för att släppa in ekipaget så inte hela vägen korkar igen.

Vidare får man inte glömma att systemet inte heller kan göra skillnad på underlagen. Retardern är effektiv och systemet finner ingen anledning att ta nerförbackarna på låg växel som forna tiders analoga körning. Retardern håller hög men säker medelhastighet nerför backarna även vid kraftig lutning. Men vad händer den dagen när man förlitar sig på systemet och underlaget visar sig vara halt?

Varje runda tog drygt en och en halv timme, och tidsvinsten mellan de olika ekipagen var bara någon, eller några, minuter per sväng. 730 var visserligen tre minuter snabbare jämfört med 580, men siffrorna visar ändå att de motorsvagare hänger med rätt duktigt även vid kuperad terräng. Man var tvungen att dubbelkolla vilken motor som satt under golvet, men visst, under acceleration kunde direkt konstateras att det var en V8 som skickade iväg oss.

Att några hiskeliga tidsvinster inte kan köras in var också det vi konstaterade när Svensk Åkeritidning tillsammans med danska DTL-Magasinet jämförde 410 och 580 som 52-tons ekipage under 100 mil för en tid sedan.

AdBlueförbrukningen skiljer en hel del mellan 13-litarna som enbart använder sig av SCR-tekniken och 16,4-liters V8:orna som har både SCR och EGR. 410 och den nya 450 ville slicka i sig 3,31 liter vilket är runt 7,7 procent, och V8:orna med avgasåterledning klarade sig på nästan hälften.

Den totala bränsleförbrukningen steg inte riktigt i nivå med motoreffekten. 580 var törstigast men hade heller inte den nya frikopplande retardern. Detta tillsammans med den högre utväxlingen 3,80 jämfört med 730:ans lägre 2,92 som rullade med lägre varvtal än de övriga.

Understrykas bör att siffrorna gäller 40-tons euro-paekipage där V8:an i sammanhanget är väl kraftfull. Vid andra vikter så blir ju siffrorna helt andra och de starkare motorerna kan vara bättre lämpade.

Bränsletesterna efter den tyska modellen får sägas vara tillförlitlig. Fordonens egna siffror säger en sak men där accepteras en viss felmargin och att mäta den reella åtgången ur tanken är mer trovärdigt.

MEN FORTFARANDE HAR VI alla de yttre faktorerna. Val av däck, dess lufttryck och axel-linjering samt eventuella tillbehör har betydelse. Väder och vind likaså och det är något som man inte kan påverka under en bränsletestkörning. Regnvåta vägbanor för att inte tala om motvind påverkar helt klart slutresultaten.

En annan slutsats är att det idag skiljer allt mindre mellan bilarna. Alla jagar procent men en aspekt kan inte förbises även om den i sammanhanget ofta glöms bort. Det måste finnas chans att kunna köra in vad varje system eller komponent kostar och inget är gratis, varken utvecklingen eller produktionen av lätttrullade däck, snålare motorer eller avancerade förarstödsystem. Ingen tillverkare monterar in teknologin i lastbilarna gratis. Någon måste ta fakturan, allt som oftast köparen.

Investeringskostnaden måste ställas i relation till varje specifik körning. Exempelvis lär det vara svårt att med en kranbil i kommunalkörning köra in kostnaden av en aktiv farthållare med Eco-roll. Vinnarna i procentjakten är onekligen oftast fjärrtrafiken men näringen är ju så mycket större än så.

bosse.norvinge@akeri.se