



Låg eller lägre

- lätt eller lättare



Lågentréhytt eller vanlig hytt. Liten eller stor 280-hästare. Scania erbjuder alternativ i det urbana segmentet utan att specialbeställningar behöver läggas in. Valet ligger hos kunden. Vi har ställt några varianter bredvid varandra.

Text & Foto: Bosse Norvinge



Lågentrémodellen är fortfarande en av de stora nyheterna, och den har vi behandlat tidigare. Åter bör understrykas att L-serien inte är ringmärkt för avfalls- och återvinningstransporter även om det är just som sopbil konceptet tydligast slagit igenom historiskt. Scania hoppas nu att intresset kan öka inom hela det urbana segmentet då både insteget och närsikten är oslagbar. Viktiga bitar i hela området stadstransporter.

LÅGENTRÉ KUNDE VISSERLIGEN erbjudas från Scania redan under 1970-talet men det är först nu som Scania kan bygga sina lågentrébilar på sammansättningsfabriken istället för att behöva göra konverteringar på Scania i Laxå. Något som får ner både väntetider och slutpris för kunden.

På tidigt 1980-tal när Scantias 2-serie lanserades presenterades G-modellen, inte att förväxla med dagens G-bilar som finns i anläggningssegmentet. Då var det den mest lågbyggda fabriksvarianten med mer krökt framaxel som tillsammans med lågprofildeck fick ner chassihöjden ordentligt jämfört med P-modellen. Annorlunda pressade framskärmar gav två extra långa fotsteg istället för tre. Rätt nära en lågentré som kunde levereras direkt från fabrik. Den tidens P-serie hade förvisso en betydligt bättre instegsanatomi än sin föregångare även om stegen upp i hytten i många fall var för täta. Till den 1995 lanserade 4-serien återgick Scania till två fotsteg och är kvar i den lösningen.

DISTRIBUTIONSBILARNA VI HADE tillgång till var en L280 med låg-entréhytten CL20L och en P280 med CP17N-hytt.

CL20L-HYTEN ÄR EN rymlig hytt med gott om utrymme bakom stolarna. Det låga taket var en förutsättning då byggnationen bestod i Fokors skåp som kan sänkas från utvändiga höjden 3,40 ner till 2,80. CL-hytten kan annars fås med normaltak eller högt tak. Ett fotsteg upp till golvet. Som alternativ finns två fotsteg. Det är helt efter tycke och behov. Ett fotsteg för mycket kan innebära att steg ändå hoppas över och 517 mm (440 mm med nigningsfunktionen) är lågt och det känns allt som ett steg räcker. Den lågt placerade förarplaceringen i L-hytten innebär förutom bekvämt insteg för många i- och urstigningar under arbetsdagen även optimal närsikt för att se oskyddade trafikanter. Som tillval finns den extra närsikrutan i högerdörren och World Eye – kamerasystemet med 360 graders visning för att ytterligare ha koll på vad som händer runt fordonet.

Den andra bilen hade en CP17N, även den en rymlig hytt tack vare bland annat det högre normaltaket och den förhållandevis låga motortunneln. I P-hytten kommer föraren upp en bit och får då istället bättre överblick över trafiksituationen vilket också det är en fördel.

DE TVÅ 280-HÄSTARMOTORERNA bygger på två olika plattformar. Dels den välkända 5-cylindriga DC09 och dels det senaste tillskottet i motor-

familjen, den 6-cylindriga DC07 (220, 250 och 280 hk), ett resultat av ett nära samarbete med Cummins. Låt oss kalla den en Scaniafierad 7-liters Cumminsmotor med eget insprutningssystem, utan EGR och således heller inte i behov av någon variabel turboteknik. Allt innebär att den är något lättare än Cummins motsvarighet och i sammanhanget 360 kilo lättare än DC09. DC07 innebär också ungefär 10 procents lägre bränsleförbrukning än DC09 men så skiljer det i vridmoment motorerna emellan.

9-LITERS DC09 VISAR 1 400 Nm vid 1 000–1 350 v/min och DC07 innebär 1 200 Nm vid 1 100–1 600 v/min. En högvarvigare motor men som fungerar mycket bra i distributionstrafik.

BÅDA MOTORERNA HAR MYCKET bra körbarhet men nya DC07 upplever jag ändå som mer välbalanserad och samstämd. Men när vi pratar DC07 gäller det endast P-serien. DC07 kan av någon anledning inte stoppas ner under L-hytten och motorn är heller inte kompatibel med retardern och motordrivet kraftuttag. Alltså inget motoralternativ för krokväxlare. Någon gasmotor finns inte heller bland 7-litarna. DC09 däremot finns för CNG, CBG, LNG och LBG. Nämnas ska att gasmotorn idag inte är så känslig för gaskvaliteten som tidigare, något som solkade ner ryktet ordentligt på dess föregångare. Dessutom kan både opticruise och smart farthållare numera fås även till gasbilarna.



” Lågentrémodellen är fortfarande en av de stora nyheterna.



FÖR CITYTRAFIK med mer regional-transportartade inslag är kanske P280 med den vridstarkare DC09 att föredra. Men för körningar med många stopp är L-serien oslagbar ur förarsynpunkt. Kanske nästa steg är att lägga i DC07-motorn i den. Bra är i alla fall att lågentrémotorn finns i standardutbudet. Bara det lär vara en ordentlig språngbräda för modellen och öka intresset för låggolvslastbilar inom alla urbana transporter. 🟡



FAKTA



SCANIA P280 B4X2NA

HYTT: CP17N daghytt med normaltak

MOTOR: DC07 113, rak 6-cylindrig 6,7 liter cylindervolym, 280 hk, vridmoment 1200 Nm.

VÄXELLÅDA: GR875, 8 växlar, Opticruise

AXELAVSTÅND: 5 350 mm

FRAMAXEL: F700, 7,5 ton, parabelfjädring

BAKAXEL: R660, utväxling 3,07, 11,5 ton, luftfjädring

VIKTER: Tjänstevikt 9 975 kg, tillåten lastvikt 8 025 kg, totalvikt 19 000 kg

PÅBYGGNAD: Skåp Schmitz Cargobull FP25 Ymer, längd 7 400 mm, Bär BC 1500 S4 bakgavelhiss



SCANIA L280 B4X2NA

HYTT: CL20L lågtak

MOTOR: DC09 06 130, rak 5-cylindrig 9,3 liters cylindervolym, 280 hk, vridmoment 1 400 Nm.

VÄXELLÅDA: GRS895R, 12 växlar, Opticruise

AXELAVSTÅND: 5 350 mm

FRAMAXEL: F800, 8 ton, luftfjädring.

BAKAXEL: R660, utväxling 2,92, luftfjädring

VIKTER: Tjänstevikt 10 010 kg, tillåten lastvikt 7 990 kg, totalvikt 19 500 kg

PÅBYGGNAD: Skåp OF Ekeri Fokor Thermoskåp 40, 7 200 mm, Zepro ZHD 2000-155 bakgavelhiss