



# Låg profil med hög miljöimage





## Hur är egentligen Scantias Low-entry låginstegekonstruktion i distributionstrafik – och hur fungerar etanoldriften i verkligheten? Svensk Åkeritidnings redaktör gör en arbetsdag hos Berglunds Åkeri.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



september 2011 tog Berglunds Åkeri AB i Eskilstuna sin etanoldrivna Scania P270 Low-entry i drift. Sedan dess har den rullat för DHL i närdistribution.

Skåpet från Närko med öppningsbar sida mäter 7,5 meter på längden och 2,6 på höjden vilket ger bra med volym, i grunden kanske mer anpassat för kretstrafik än närtrafik. Under min dag bakom ratten ska tio leveranser göras i Eskilstuna, mest på olika industriområden och vid ett större köpcenter. I slutet av dagen hinner vi också med en transport med vitvaror från ett storlager till köpcentret för att avsluta med ett antal inhämtningar.

Någon påfallande skillnad mellan ett ordinärt dieselfordon och etanolbilen kan inte noteras, annat än att motorljudet har en aning hårdare karaktär, speciellt de första kilometrarna. Motorn som i grunden konverteras från diesel till etanol, känns pigg och Allisonlådan påminner om en automatiserad manuell växellåda – som växlar mycket mjukt och behagligt. Det är långt ifrån gammaldags slirande automatlåda.

Tack vare det låga insteget får man lägga om körstilen lite. Nu är det som att köra buss. Ta ut svängarna och våga svepa över trottoarerna med hytten. Det gäller bara att hålla koll på trottoarerna – kombinationen allt för höga kanter och relativt låg markfrigång kan sluta illa.

**TOTALLÄNGDEN MÄTER** 10,5 meter med mycket överhäng både fram och bak men man känner ändå inga begränsningar även om det ibland var dåligt med plats.

Instegshöjden från backen till första steget ligger knappt 40 centimeter över asfalten, och med nigningsfunktionen som tyvärr bara fungerar med tändningsnyckeln i så sjunker den cirka 10 centimeter.

Vidare uppåt är det 32 centimeter till nästa steg för att avsluta med 37 centimeter innan man är uppe i hytten. Ett mycket bra insteg med långa ledstänger dessutom.

Det är stor skillnad mot insteget till den vanliga P-hytten som inte är någon höjdare om man behöver kliva i och ur många gånger om dagen.

Low-entry-modellens långa fotsteg gör det även lätt att ta sig i och ur på trånga platser, då man inte behöver öppna dörren så mycket för att kunna lirka sig in i hytten.

Även godset hanterades enkelt upp och ner från flaket, då uteslutande med den behagliga fjärrkontrollen även om manöverdosor satt strategiskt på var sida plus en lös dosa med sladd inne i skåpet.

Förarhytten är i grunden den rymliga sovhytten CP19 som flyttats fram och ner framför framaxeln. Hytten är stor men tyvärr går den inte att beställa med säng. Däremot finns det gott om plats att fylla upp med grejor.

Det provkörda exemplaret hade normaltaket men modellen kan fås med lågt tak eller det höga Highline-taket.

Det är inget plant golv framför motorkåpan men det finns ändå hyfsade möjligheter att ta sig förbi. Det vore nog också praktiskt möjligt för Scania att sänka golvet >>>



**Nöjd förare** Jag är nöjd, det är den bästa bilen jag fått. Den växlar lugnt och har en rymlig hytt, säger chauffören David Larsson som kört på åkeriet sedan september 2009.



framför motorkåpan och även minska på kåpans bredd. Kylaren sitter nästan vågrätt under hytten så den hindrar inte.

En av detaljerna som inte är helt genomtänkt på Low-entryn är att det är mycket trångt för säkerhetsbältesinfästningen mellan motorkåpan och stolen. Det blir en del trixande för att klicka i bältet – och i trafik är det irriterande att söla bort sekunder på ett så självklart moment.

Ett annat irritationsmoment som känns igen från standardhytterna är plastbiten på stolen, som har en förmåga att häkta tag i byxan när man ska ut.

Dropplisten är som på många moderna fordon bort-rationaliserad, vilket innebär ett väldigt droppande när det regnar. När dörren öppnas formligen rinner vatten ner utmed insidan av dörren. Att stå på fotsteget och fippla med något i hytten är bara att glömma om det regnar, så vida man inte accepterar vatten i nacken.

Jag saknade också backkamera, backspeglarna är bra men visst skulle säkerheten höjas med en kamera.

Bilen har idag gått knappt 2 500 mil och det i stort sett felfritt.

– Startmotorn sa upp sig för några veckor sedan, det tycker jag var lite tidigt, tycker Mattias Bergman, Fordonsansvarig på Berglunds Åkeri AB.

I dagsläget är det ont om tanknings-möjlighet av ED95 så några längre turer kan inte planeras. Tankningen görs i det här fallet på Arver Lastbilers tankanläggning i Eskilstuna. Tankningen är inga konstigheter – det är som vanligt förutom att 350-literstanken behöver jordas för att eliminera risken för statisk elektricitet och antändning. Bränsleförbrukningen är relativt hög.

Olika uppgifter från Scaniahåll uppger mellan 20 och 70 procents ökning men i denna körning hamnar förbrukningen på närmare 6,5 liter per mil vilket är minst sagt en fördubbling. Även om etanolpriset bara är omkring 70 procent av dieselpriiset blir det en märkbar merkostnad, men i gengäld vittnar åkeriet om att bilen varit viktig i arbetet att bättra på miljö-

imagen i allmänhetens ögon. Drygt 70 procent lägre koldioxidbelastning jämfört med en likvärdig Euro 5 dieselmotor plockar pluspoäng.

En annan merkostnad är servicen. Verkstaden måste besökas dubbelt så ofta då metanolmotorn kräver tätare serviceintervall. Motoroljan måste bytas och spridarna servas oftare.

Det är lätt att känna tveksamhet kring om etanoldriften är värd sitt pris. Allt handlar om man är beredd att betala priset för att profilera sig grönt. Till på det kommer diskussionen om etanolen. Ur framställningssynpunkt så är ju etanolen inte det mest optimala miljöbränslet.

Min personliga uppfattning är mer klar beträffande hyttvalet. Fordon med liknande uppbyggnad vad gäller insteg borde vara standard inom närdistribution. Hytten som specialtillverkas av LAXO Special Vehicles kostar extra. Riktigt hur mycket gick inte att få uppgift om, men att det är en hel del kan man nog räkna med och det är också på bekostnad av totallängd och smidighet, liksom lastutrymmets längd. Men ur förarsynpunkt står fördelarna helt klart starkt till Low-entry-hyttens fördel.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)



#### SCANIA P270 4X2

**Årsmodell:** 2011 **Hytt:** CP19 Low-entry, galvaniserad. Luftfjädrad förarstol och fast passagerarstol.

**Motor:** DC9 E02, rak 5-cylindrig 8,87 liters cylindervolym, Euro 5/EEV etanol **Effekt:** 270 hk (198 kW), vridmoment 1200 Nm (1100-1400 v/min) **Växellåda:** GA766/Allison 3200.

**Axelavstånd:** 5 500 mm **Framaxel:** 7,1-tons, luftfjädring.

**Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädring, enkelväxel.

**Däck:** 315/70R22,5 **Vikter (Bk 1):** Tjänstevikt 10 465 kg, Tillåten lastvikt 7 535 kg, totalvikt 18 000 kg.

**Påbyggnad:** Skåp, Närke 7 550 mm lastlängd och 2 600 mm lasthöjd, öppningsbar sida. Bagagelägg, 2-tons Zepro Z 200-155 MA.

**Beräknad bränsleförbrukning för körningen:** 60,00 l/100 km **Utsläpp:** 1,8 NOx g/kWh

**Övrigt:** ABS, AC, C-lås **Garantier:** Chassi 1 år