

Lite här **och lite där**





LISSABON, PORTUGAL. Mercedes-Benz presenterar nu några nyheter för sina tunga modeller. Små förbättringar som gör sitt på bränslenotan, ett mer avancerat säkerhetssystem och direktkoppling till support och verkstäderna. Svensk Åkeritidning har fått möjlighet att få testa, i alla fall några av nyheterna.

Text & Foto: Bosse Norvinge

MERCEDES-BENZ har länge legat i frontledet med sitt säkerhetstänk och uppdaterar genom nästa generation säkerhetssystem som blir ännu mer sofistikerat. Dödavinkelvarningen jobbar nu också ihop med nödbromsfunktionen som tillsammans även reagerar på fotgängare och cyklister som hamnar i döda vinkeln, eller fasta hinder som systemet anser komma i riskzonen vid sväng. Nödbromssystemet reagerar även för fotgängare och cyklister som kommer ut framför fordonet. Allt detta bland annat tack vare fjärde generationen multimoderadar. Active Brake 4 har vi visserligen tidigare nämnt då det lanserades redan i samband med IAA 2016, men det är nu som det har sjuats på allvar, och nu har vi också fått prova systemen i trafiken. Och vad passar då bättre än att tillämpa det genom att försöka ta sig ut ur Lissabon i Portugal under morgonrusningen där hela listan på riskmoment är mer regel än undantag?

SYSTEMET BEKÄNDE verkligen färg. Det blinkade och tjöt titt som tätt med alla bilar snurrande omkring hjulen och i filer som mer verkar byggda för dragkärror än fullstora lastbilskepp. Och även om det denna gång inte gick så långt att bromsarna slog till så visade i alla fall systemen att de fungerar. Primärt fungerar de som hjälpsystem som ska varna och det är först om



föraren missar det som bromsarna slår till som en sista åtgärd.

SYSTEMEN ÄR EN BRA LIVLINA då föraren inte alltid lyckas hålla koll på vad som sker runt fordonet. Och inte blir saken lättare med de klumpiga spegelarrangemangen. Kanske ett uttjatat ämne och inte lär vi få se några förbättringar på Mercedes-Benz heller misstänker jag. Än värre blev det också genom att de hängt på vindavvisare för sidorutan dessutom. Bortsett från det kan inte annat sägas än att mycket fokus ligger på säkerheten. Och anledningen till just de feta strömlinjeformade backspeglarna är att minst lika mycket, om inte mer fokus också ligger på bränsleekonomin.

UNDER DE SENASTE ÅREN har Actros kunnat visa på en sänkning i bränsleförbrukningen med fina resultat i olika bränsletester, men det innebär inte att målet är nått. Mercedes-Benz visar nu att det fortfarande går att finslipa på det ►

” Men bakom ratten måste tillstås att det på förarplatsen är komfortabelt och att det mesta utstrålar kvalitet med hög finish och premiumkänsla.

TEKNIK



mekaniska för att få ner förbruknings- och utsläppsiffrorna ytterligare.

EN NYHET UPPTÄCKS om man tittar noga i fronten. Stötfångaren har modifierats något genom att det undertill lagts till en extra läpp som ska leda luftströmmen mer rätt än tidigare. En annan nyhet är den nya bakaxeln för Actros och Antos med OM470- och OM471-motorer. Det handlar om en mer lättrollad bakaxel i vilken kronhjulets motstånd i oljebadet minskats dels genom att bultarna ersatts av en infästning genom lasersvetsning. Kronhjulet sitter nu i en plastkopp försedd med ventil där kuggdrevet bara badar i den för tillfället nödvändiga oljenivån då ventilen automatiskt släpper ut överskottet i banjon tills tillfällena då mer olja behövs, exempelvis när det är varmt och när det lutar. Den nya bakaxeln som nu finns i produktion utlovas dra ner förbrukningssiffran med 0,5 procent. Och när den siffran räknas ihop med effektivitetsförbättringarna på OM470- och OM471-motorerna under de senaste åren blir summan 5,5 respektive 6,5 procent jämfört med tidigare.

MEN NÅGON ÖVNING i ekonomisk körning blev det inte direkt under provkörningen. Snarare en realistisk provkörning under tidspress då några faktorer gjorde att det snålt tilltagna schemat för aktiviteten blev allt för tufft att följa. Det gällde att ta sig från punkt A till B på kortast möjliga tid, och från punkt B till C på helst ännu kortare tid. Med andra ord som det inte allt för sällan faktiskt ser ut i verkligheten med tidsbrist och diverse stressmoment. ”Söndagsåka”, övningar med PCC, frirullningsfunktioner och

utrullningar över krönen får det bli en annan gång.

Här fick det gå för allt vad tygen höll och begränsarna tillät. Självfallet utan att riskera liv och material, men visst, en skvätt extra soppa får nog tillskrivas kontot. Tack och lov tillåter lagstiftningen 90 km/h med fordonskombinationen på Portugals motorvägar och turen att bli tilldelad 510- och 530-hästarna som bjuder på hög medelhastighet som 40-tonnare. De gick som spjutet faktiskt.

Men bakom ratten måste tillstås att det på förarplatsen är komfortabelt och att det mesta utstrålar kvalitet med hög finish och premiumkänsla.

FÖR ATT SÅ AVSLUTA med fler nyheter så har Mercedes-Benz Uptime slutligen hittat upp till de nordiska länderna. Även den nyheten lanserades i samband med IAA och sjösattes på de Mercedes-tätare marknaderna.

Uptime är en samlad servicetjänst som på flera områden samverkar och ger kunden fjärråtkomst till lastbilens tekniska tillstånd i realtid. Det kopplar kunden direkt till lastbilen och till Mercedes-Benz support och verkstäderna.

40 kontrollenheter och 400 sensorer är kopplade till en huvudenhet som sitter placerad under instrumentbrädan på passagerarsidan. Om diagnossystemet upptäcker att något behöver kontrolleras närmare, åtgärdas eller är på väg att haverera rapporteras detta till Customer Assistance Center i Maastricht och i sin tur till förutom föraren, också till kontaktpersonen på åkeriet. Vid behov föreslås i samråd med kunden konkreta åtgärder och på vilken eller vilka verkstäder detta kan ske i lastbilens närområde eller utmed färdvägen, allt för att minimera stillestånd. ●