

# Mercedes snålast –

Vilken är egentligen årets bästa lastbil? European Truck Challenge har precis gått i mål och Mercedes Actros kan kalla sig snålast. Men största pokalen går till nya Scania!

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE. **FOTO:** STEFAN SIMONSEN



# men Scania är bäst

**V**ilken av näringens arbetshästar är egentligen bäst? Årets tävlande i European Truck Challenge var Scania, Mercedes-Benz, MAN och Iveco – och i år var turen kommen för lastbilarna på runt 500 hästkrafter och 40 tons tågvikt att göra upp. Som vanligt lyste Volvo och Renault med sin frånvaro i tävlingen – liksom i år även förra tävlingens totalsegrare DAF.

Teststräckan gick som vanligt över de tuffa Kasselbackarna och Werratal söder om tyska Northeim, och som alltid handlar det om små marginaler i arbetet med

att sälla fram en vinnare. Det tydligaste att luta sig emot är bränslesiffrorna. Mäter vi totalekonomin plockar Mercedes Actros hem vinnarpokalen. Mäter vi krasst dieselförbrukningen segrade Scania men så måste man ändå räkna med ureaåtgången, och då kommer saken i ett annat läge.

2016 års vinnare i bränsleekonomi blir som sagt Mercedes-Benz Actros, men i sin helhet blir det ändå Scania!

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



# Bilarna i European Truck Challenge 2016

Bilarna som deltog i ETC 2016 har motoreffekter på 480 mellan 570 hästkrafter. Ett brett spann på närmare 100 hästar mellan den svagaste och starkaste. Vridmomentmässigt låg dock alla på runt 2 500 newtonmeter. Jämfört med förra upplagan av ETC är nu samtliga tillverkare i fatt med gps-styrda farthållare och Eco-rollfunktioner.



**IVECO STRALIS XP** är resultatet av den senaste uppdateringen av välbekanta Stralis. Med vidareutvecklade motorer, den nya Hi-Tronix växellådan, ny bakaxel och gps-styrda farthållare har man fortsatt att slipa på bränslesiffrorna. Med 570 hästkrafter var Iveco Stralis XP starkast på papperet med sin Cursor 13-motor. Vridmoment var däremot inte lika skrytsamt, med 2 500 Nm vid 1 000-1 605 varv/min. Med utväxlingen 2, 47 ligger man i underkant av momentområdet vid 80 km/h.



**MAN TGX** har sin D26 vilket betyder en 500-hästares 12,4-liters motor, men förbättrad med ny turbo, ny inloppsgeometri i cylindertoppen, optimerad mjukvara och nya kolvringar. I vridmoment handlar det om 2 500 Nm mellan låga 930-1 350 varv/min. Den stora nyheten för året är den nya Tipmatic-växellådan med hårdvara gemensam med Scania. Mjukvaran sägs dock vara egen, men med en del förbättringar jämfört med tidigare. Den gps-styrda farthållaren Efficient Cruise kan nu fås tillsammans med frirullningsfunktionen Efficient Roll. Bilen som deltog i tävlingen hade 2, 53 i utväxling.



**MERCEDES ACTROS** var svagast i tävlingen med sin 476-hästare. Motorn lanserades i sitt nuvarande utförande 2015 med andra generationens X-Pulse och fast turbogeometri. Revideringen innebar bland annat högre kompressions- och insprutningstryck. Vridmomentet ligger på 2 300 Nm vid 1 100 varv/min men ökas till 2 500 Nm tack vare TopTorque-funktionen. 2,533 i utväxling ger ändå Actros likvärdigt vridmoment som MAN vid 80 km/h.



**SCANIA R500** ur nya generationen var tävlingens färskaste. 12,7-litaren på 500 hästkrafter är dock välbeprövad men renas numera enbart genom scr-teknik, vilket ger en enklare konstruktion men som i gengäld kräver mer urealösning. Opticruise-lådan är nu förbättrad med så kallad sidoaxelbroms och förbättrad mjukvara för snabbare växlingar med mindre effektförluster. Bakaxelutväxlingen är 2,59 vilket ger högt vridmoment vid 80 km/h.

## Hytterna

Säkerhetsmässigt toppar svensken, tack vare det svenska slagprovsreglementet. Faktum är att flera av europeerna i det närmaste saknar balkar i taket och enbart har en mössa i glasfiberarmerad plast. Alla lägger däremot energi på att hitta lösningar för pryglar. Mercedes Actros står med helt plant golv i sin hytt men även de andra har lyckats bygga bort mycket av motortunneln.



**IVECO STRALIS** i dagens form såg ljuset 2002 men hytten har sina gener tillbaka till 1993 och Eurostar. I år lanserades Stralis XP och mycket är ändrat men hytten har mest fått en exteriör facelift. Interiört märks mest ett nytt centralinstrument och en del nya färg- och materialval. Fortfarande känns den plastig men i stort upplevs Active Space-hytten fortfarande modern. Den är rymlig och det är väl sörijt med stuvningsutrymmen. Det ryktas om att en ny hytt ska dyka upp inom några år.



**MAN TG** tillhör inte heller de färskaste beträffande hytter, men med ett antal uppdateringar får den hänga med ett tag till. Testbilen, försedd med XLX-hytt, tillhör inte den största i utbudet utan är smalare och lägre än motsvarande XXL-hytt, men används flitigt även bland kunder på långkörningar. Insteget med tre steg är inte mycket att anmärka på även om man inte når upp till Scania-klass. För övrigt bjuds det på goda förarinställningsmöjligheter, gott om stuvningsutrymme och bra volym även om konsolen med växelreglage och handbroms bredvid föraren tar fortfarande onödigt plats.



**MERCEDES ACTROS** hytt är efter Scantias den mest moderna. Testbilen har den stora och rätt nya L-hytten i Streamspace-utförande. Plus i kanten för plant golv även om hytten är snäppet mindre volymmässigt än både Bigspace och Gigaspace. Men med fullbredd ger den ändå god rymdkänsla, även om det inte är lika högt i tak som hos de två största alternativen. Som vanligt utstrålar Mercedeshytten premiumkänsla och är genomtänkt för den riktiga långliggaren. Det plana golvet medför dock ett extra steg upp.



**SCANIA R500** är svårslagen med sin nya hytt. Även om dess föregångare höll högsta klass är det stor skillnad. Kvalitetskänslan är klart bättre än övriga i tävlingen. Testbilen var utrustad med R-hytten innebär en motortunnel – om än en mycket låg sådan. Däremot pratar vi tre steg upp och samma fina ergonomi, som dess föregångare.

## Sikten – inga större ändringar

Iveco med sin föråldrade hytt från 90-talet har sina brister med pinne i sidorutan och rundjärn till solskyddet i framrutan. Däremot kan man inte anmärka så mycket på spegelarrangemanget. Här är det MAN och Mercedes som får jumboplatsen för sina klumpiga lösningar som begränsar sikten snett framåt. Och några tekniska hjälpsystem om vad som dyker upp i cirkulationsplatser och korsningar finns inte ännu, som bekant. Scania's nya generation bjuder på bästa arrangemang-  
et även om speglarna på föregångaren inte var dåliga de heller. Hur som helst så är man i alla fall bäst i klassen, i alla fall bland de testade modellerna.



## Hiss och diss i frontlinjen

Den dagliga tillsynen är inte som förr. På både MAN och Mercedes sker nu oljenivåkontrollen elektroniskt. Iveco och Scania rullar dock vidare med att man behöver öppna frontluckan. På Scania hittas numera oljesticka och påfyllning bakom det vänstra hörnet. Framtiden får utvisa om det är en bra eller dålig lösning, men risken finns ju att man missar att fälla ut allt vid hytt-tippning med skador till följd. Handtagen i nosen behöver inte kommenteras, men ibland kan det bli knöligt att komma upp. För att komma upp till framrutan på Iveco kan man lugnt stoppa in fötterna i grillen mellan lyktorna. Vårre är det hos MAN. Är man inte tillräckligt lång för att nå upp från steget nere mellan stötfångarhalvorna får man nog vackert se till och skaffa sig en stege för att kunna byta torkarblad.



Mercedes har som bekant sitt nedre fotsteg i stötfångaren och för att fortsätta uppåt finns två mindre utfällbara steg. Nya Scania fick med sig föregångarens praktiska ljugarbänk, som fälls ner i fronten och utgör en säker plattform.

## MAN – bäst för klättraren

För att ta sig upp bakom hytten på Iveco Stralis XP får man leta sig till högersidan, vilket kan kännas avvigt. Ur säkerhetssynpunkt är det kanske ändå helt rätt eftersom man undviker att springa nära trafiken i onödan.

MAN har ett gångbord som sträcker sig ända bak till vändskivan men känns aningen vekt. För att få undan sidovingen på Iveco, MAN och Scania drar man ut och skjuter vingen framåt, något som kan kräva tvåhandsgrepp. Mercedes viker man in bakom bakväggen vilket under tråkiga väderförhållanden kan smutsa ner jackan rätt bra när man ska klämma sig emellan. Överlag anser jag att ett enkelt steg placerat på lagom avstånd mellan mark och gångbord skulle räckt, i alla fall så länge det finns ett uns av smidighet kvar i kroppen.

Iveco, MAN och Mercedes har två fotsteg upp till gångbordet medan Scania valt ett och ett halvt steg, vilket innebär att det översta steget ligger några centimeter under gångbordsnivån men det kan kanske kvitta.

Sedan förra modellen har Scania bättrat sig med en ordentlig ledstång att hålla sig i när man ska upp bakom hytten. Det är dock MAN som är bäst med sitt föredömliga trappärcke.



## Bakom ratten

**IVECO STRALIS** känns solid och stabil, även om åldern då och då visar sig. Onödiga pinnar i körfältet känns så där och tyvärr är rattinställningarna aningen begränsade. Med 2,47 i utväxling är det ordentligt låga varv som gäller ute på stora vägen, men tyvärr bjuds det på rätt hög ljudnivå i hytten. Jag noterade också att diverse vibrationer gärna fortplantade sig i ratten. Ivecon vill gärna växla ner i motluten, även om segdragningsviljan generellt är bra. Hi-Tronix-växellådan har moderniserats med inbyggd slavcylinder – vilket känns som ett mycket stort framsteg.



**MAN TGX** är lättkörd och farthållaren sköts av föredömligt stora knappar. Dock sitter ratten aningen förskjutet åt vänster. Ljudnivån är bättre än i både Iveco och Mercedes, men blir slagen av nya Scania. Även här tillhör växellådan en av förbättringspunkterna sedan senast. Växlingarna upplevs som både snabbare och mer exakta än tidigare. Så fort man rör fotbromsen vill den dock växla ner, med ett obehagligt ryck till följd. Retardern får sägas vara en av de effektivaste.



**MERCEDES ACTROS** tryckknappsstart är det första att ta nos notis om uppe i hytten. Det andra är inställningsmöjligheterna för ratten som är bland de bättre. På rull får jag däremot ett intryck av att Mercedesen är aningen mer tungstyrd än sina konkurrenter. För att bre på det negativa är den väl bullrig för att vara en så pass modern hyttkonstruktion. Men stabiliteten och vätkänslan är det inget fel på. Trestegs motorbroms räcker långt även om retardern är att föredra i de tuffaste nerförsluten.



**SCANIA R500** känner sig överlägsen när det kommer till vägkänslan. Sedan föregångaren har det hänt en del med framvagnsgeometrin, vilket ytterligare ökat på avståndet till konkurrenterna när körintrycken ska summeras. Har man precis kommit med en helt ny hytt kan man också förvänta sig lägsta ljudnivån – vilket också är fallet med Scania. Opticruisen skötte sig fint i alla situationer, vilket är ett gott betyg. Ska man invända mot något är det möjligen alla knapparna på ratten.



## BRÄNSLETESTERNA

Samtliga testbilar är 4x2 dragbilar, med skåptrailers och tågsvikt på 40 ton. Traditionella Europaekipage med andra ord. I årets test hade alla bilarna vridmoment kring 2 500 Nm och effektmässigt spretade det mellan 476 och 570 hästkrafter.

Starkast i gänget är Iveco Stralis XP med sina 470 hästar. Men i det kuperade landskapet i Sydtykland var det ändå vridmomentet som avgjorde.

Alla fyra hade likvärdiga däck – helt nya Goodyear runt om hela ekipagen. Även Iveco som utvecklat ett lättrollat däck tillsammans med Michelin tvingades även de byta till den gemensamma sulningen.

Testerna utfördes även detta år med trailers från Krone, alla utrustade med Carrier kylaggregat.

Vi körde på både motorvägsnätet och landsvägarna omväxlande flackt till kraftigt kuperat landskap. Gällande hastigheter följdes, vilket på de tyska vägarna innebär 80 km/h på motorväg och 60 km/h på landsväg. I vissa nedförslut gäller 60 km/h även på motorväg vilket det togs hänsyn till.

## HASTIGHETEN

Genomsnittshastigheten är förstås inte lika viktig som bränsleförbrukningen – men bra genomsnittsfart är ändå bra för en god totalekonomi.

På de flesta vägvagnsnitten dominerade MAN med Scania som god tvåa. Iveco Stralis var snabbast på de backigaste avsnitten och Mercedes Actros höll sämsta medelhastigheten.



**IVECO** har sedan tidigare haft Eco-roll men med nya Stralis XP lanserades också deras gps-styrda farthållare. En annan nyhet var så kallad smart EGR. Dock inte för att hjälpa SCR-ningen, utan mer för att förbättra motorförbränningen. Trots den gps-styrda farthållaren nåddes inga topplaceringar i bränsletesterna. Både med och utan Adbluetillsatsen inräknad blev det istället en hel del röda siffror. Speciellt då vid blandad motorvägskörning.

**MAN** visar liknande siffror som Iveco, men får se sig slagen av italienaren på de kuperade avsnitten. Nytt sedan förra tävlingsomgången 2014 är att den gps-styrda farthållaren nu kan kombineras med frirullningsfunktionen Efficient Roll. Vi trodde det skulle ge fina förbrukningssiffror, men det räckte inte till trots högsta medelhastigheten och att Adblue-förbrukningen var lägst de tävlande.

**MERCEDES** kan kalla sig snålast, och alla förbrukningssiffrorna låg under genomsnittet. Med låg Adblue-konsumtion, bara en skvätt under MAN, blev totalförbrukningen bäst med ett genomsnitt på 3,36 liter milen. Enda smolket i glädjebägaren är att genomsnittshastigheten var den lägsta bland deltagarna.

**SCANIA** levererade bra siffror i stort och låg mestadels under genomsnittet, speciellt på slät motorväg. Sannantaget gav detta topplaceringen om vi räknat in dieselförbrukningen. Den höga Adblue-förbrukningen i klass med Ivecos föll dock Scania på målnöret.

Den sammanräknade genomsnittskostnaden som ska ut genom avgasröret är omkring 36 öre per mil mot Mercedes Actros. Vidare så ligger Scania sämre till i medelhastighet jämfört med tysken.



### IVECO STRALIS XP

Iveco håller med den ålderdomligaste hytten och skulle må bra av mer kvalitetskänsla och finish. Samtidigt känns den mer stryktålig än sina konkurrenter. Den gps-styrda farthållaren är efterlängtd och växellådan har blivit betydligt bättre. Med XP har förbrukningssiffrorna förbättrats men var inte de bästa under testen, men så är ju också konkurrensen stenhård.



### MAN TGX

MAN kan med fog få en del kritik för sin ålderdomliga hytt, men än hänger den med bra. Plus i kanten för den förbättrade växellådan och den efterlängtda gps-styrda farthållaren som nu kan kombineras med frirullningsfunktionen. Adblue-förbrukningen är låg men den höga diesellätgången drog ner betyget.



## SCANIA – TOTALSEGRAREN

	Iveco	MAN	Mercedes	Scania
Förarintryck	3	4	4	5
Bränsleförbrukning	3	3	4	5
Adblueförbrukning	2	5	4	3
Teknik	3	3	4	4
Entré	3	3	2	4
Hytt	3	3	4	5
Förarplats inställningar	2	3	4	4
Reglage	2	4	3	4
Sikt	2	2	3	4
Dragbilspåbyggnad	4	4	4	4
<b>Totalt</b>	<b>27</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>42</b>

## EUROPEAN TRUCK CHALLENGE 2016

		IVECO Stralis 570	Procentuell avvikelse från snitt	MAN TGX 18.500	Procentuell avvikelse från snitt	MB ACTROS 1848	Procentuell avvikelse från snitt	SCANIA R500	Procentuell avvikelse från snitt	SNITT ETC 2016
Totalvikt	ton	39,7	0,4	39,6	0,0	39,5	-0,3	39,6	-0,1	3,6
Motoreffekt	hk	570	11,8	500	-2,0	476	-6,7	500	-2,0	510
Vridmoment	Nm	2 500	0,0	2 500	0,0	2 300	-8,0	2 550	2,0	2 500
Varv/m vid 80 km/h		1070	-1,8	1090	0,0	1090	0,0	1120	2,8	1090
Retarder		Ja		Ja		Nej		Ja		
Motorväg slät	l/mil	2,54	4,6	2,54	4,6	2,37	-2,4	2,26	-6,9	2,43
	km/h	80,8	0,2	81,1	0,5	80,3	-0,5	80,5	-0,2	80,7
Motorväg medel	l/mil	3,29	3,9	3,27	3,3	3,06	-3,3	3,04	-3,9	3,17
	km/h	79,2	0,2	79,5	0,5	78,6	-0,6	79,0	-0,1	79,1
Motorväg kuperad	l/mil	4,46	2,6	4,70	3,9	4,30	-4,9	4,45	-1,6	4,52
	km/h	72,9	0,8	73,1	1,1	70,9	-2,0	72,5	0,2	72,3
Motorväg medel	l/mil	3,27	3,8	3,27	3,9	3,04	-3,5	3,02	-4,2	3,15
	km/h	78,4	0,3	78,7	0,6	77,5	-0,9	78,1	-0,1	78,2
Landsväg	l/mil	4,15	3,8	4,15	3,9	3,86	-3,5	3,83	-4,2	4,0
	Km/h	51,4	0,3	51,6	0,6	50,8	-0,9	51,2	-0,1	51,3
Starkt kuperad väg	l/mil	11,28	2,9	11,40	4,0	10,27	-6,3	10,91	-0,5	10,97
	km/h	64,4	2,4	63,9	1,6	60,1	-4,5	63,4	0,8	62,9
Dieselförbrukning	l/mil	3,43	3,8	3,43	3,9	3,19	-3,5	3,17	-4,2	3,31
Genomsnittshastighet	l/mil	71,5	0,3	71,8	0,6	70,7	-0,9	71,3	-0,1	71,3
Adblueförbrukning	l/mil	0,29	34,5	0,15	-32,8	0,17	-20,0	0,26	18,3	2,2
Diesel & Adblueförbrukning	l/mil	3,72	5,7	3,58	1,6	3,36	-4,5	3,42	-2,8	3,52



### MERCEDES ACTROS

Modern och rymlig hytt med plant golv och känsla av premium kännetecknar Actros. En fin långfärdshytt helt klart. Växellådan fungerade klanderfritt, men retarder saknades i nerförsluten även om motorbromsen var effektiv. Mercedes Actros bjöd på lägsta bränsleförbrukningen även om marginalen till tvåan var hårfin.



### SCANIA R500

Nykomlingen i gänget med en helt ny hytt och gott om övriga uppdateringar. Nya generationen andas hög kvalitet. Opticruisen har bättre väsentligt och så också stabilitet och väggänsla även om dess föregångare inte på något sätt var eller är dålig. Bra bränslesiffror över lag även om resultatet sänktes av hög Adblue-åtgång. Totalt sett är dock nya Scania totalvinnare av European Truck Challenge 2016. Grattis!