



SVENSK ÅKERITIDNINGSS TEKNISKA REPORTER BOSSE NORVINGE HAR PÅ FÖLJANDE FEM SIDOR GJORT EN SAMMANSTÄLLNING AV NYHETER PÅ MÄSSAN ...

Volvo idag och imorgon

Volvo hade satt sina produkter i brett tidsperspektiv. Ett stort urval av befintliga produkter med bland annat Volvo FM LNG och Volvo FH LNG för regional- och långdistanstransporter som drivs med flytande natur- eller biogas.

Text & Foto: Bosse Norvinge

VOLVO FH 25-ÅRS specialutgåva fanns också på plats. En sådan i form av den miljonte FH överlämnades officiellt till kyltransportföretaget Gesuko under mässan.

För att visa vad som väntas fanns helelektriska Volvo FL Electric och Volvo FE Electric som under nästa år kommer att börja sälja fullt ut.

Mest spektakulärt i Volvos monter var tveklöst Volvo Vera, Volvos eldrivna, förarlösa och dessutom hyttlösa konceptbil som besökarna vallfärdade till montern för att få se med egna ögon. Och för att ytterligare öka på överraskningsmomentet hade Vera placerats i ett eget tält. ●



Fler bränslealternativ

För första gången samlades alla varumärken inom Traton Group under samma tak med Scania tillsammans med MAN, Volkswagen, RIO, Navistar, Sinotruck och Hino.

Text & Foto: Bosse Norvinge

SCANIA FOKUSERADE PÅ vad som idag kan erbjudas kunderna, och då en ordentlig spännvidd på lastbilar för alla transportuppgifter tillsammans med en lång rad av motorer där alla kan köras på HVO, fem klarar RME/FAME och tre går på komprimerad eller flytande gas. Ny är 13-litersmotorn för bioetanol med 410 hästkrafter som körs på ED95 och dessutom två nya parallellhybridlösningar. Dels en HEV hybrid och dels en PHEV plugin-hybrid. Båda har tillsammans med DC09-motorn en elmotor med effekten 130 kW/177 hk och vridmoment på 1 050 Nm. Upp till en mil kan de köras på el och bränslesparingen kan bli upp till 15 procent. HEV hybrid kan beställas redan nu och plugin-hybriden under nästa år. ●

Framtiden hos MAN

Fokuset i MAN:s monter gick inte att ta miste på. Där riktades rampljuset på framtiden även då hela produktlinjen från minsta TGE upp till största TGX.

Text & Foto: Bosse Norvinge

MAN:S FRAMTIDSVISION visades upp i form av 15-tonnaren MAN Cite, en helt eldriven konceptbil för urbana transporter. Den självkörande MAN TGM Afas som rullar på tyska vägar kunde också stiftas bekantskap med. Men bland de mer tidsnära skapelserna fanns MAN ETGM den helt eldrivna distributionsbilen som strax innan mässan levererades i nio exemplar till kunder i Österrike. Bland de serieproducerade världsnyheter fanns transportbilen MAN ETGE. Det första för MAN helt eldrivna fordonet. Viktklassen är 3,5 eller 4,25 ton med lastförmågor upp till 1 700 kg. Räckvidden på en uppladdning är omkring 16 mil. ●





Från förr till framtiden hos Daf

Förutom att visa aktuellt produktprogram och även skryta lite om sina 90 fyllda år passade Daf Trucks på att visa lite av deras framtidsvision när det gäller alternativa bränslen och nollutsläpp på IAA i Hannover.

Text & Foto: Bosse Norvinge



TRE INNOVATIONSLASTBILAR presenterades. Två helelektriska baserade på LF och CF samt CF för hybriddrift.

Daf LF Battery Electric är försett med teknologi från Cummins med elmotor på 25 kW/340 hk och modulära litiumjonbatterier på upp till 222 kWh. Räckvidden beräknas till uppåt 22 mil. Daf CF Battery Electric använder VDL:s E-Powerteknik med elmotor på 240 kW/325 hk och litiumjonbatterier på upp till 170 kWh som ska ge en räckvidd på upp till 10 mil. Hybridlösningen Daf CF Hybrid Electric har förutom Paccar MX-11 motor, ZF:s lösning med 130 kW/177 hk. Med litiumjonbatterier på upp till 85 kWh kan den köra på el i 3–5 mil.

Kundtester inleds på dessa nu och under 2019, så Daf väntar bara på att marknaden är redo. ●



Hållbart hos Iveco

På Elmia Lastbil hade Iveco sin inomhusmonter helt dieselfri. Det gällde också på IAA 2018.

Text & Foto: Bosse Norvinge

I SIN LÅGEMISSIONSMONTER samsades 18 fordon, alla för de alternativa bränslena el och gas som finns tillgängliga på marknaden idag. Allt från helelektriska Daily för distribution upp till Stralis NP för långdistansen.

I montern fanns bland annat också Daily CNG som paragraf-lättlastare från Maxicargo. En tippbil med Fassi F35 kran och 2,3 tons lastförmåga, som med sin speciella konstruktion med ”fast trailer” gör det möjligt att framföras med enbart B-körkort. ●



Tillbaka på Europa-marknaden

Världspremiär var det för en ny tung Ford-lastbil från Turkiet. En modern och fullstor hytt som tagits fram med fokus på föraren. Nya Ford F-Max är en modern lastbil full med det senaste av tekniken för bästa komfort, säkerhet och ekonomi.

Text & Foto: Bosse Norvinge

MOTORN ÄR EN EGENPRODUCERAD och utvecklad av Ford Otosan i Turkiet efter de senaste rönen med bland annat CAD/CAM-teknologi och variabel turbogeometri. Euro 6-motorn är en 12,7 liters ED6 Ecotoq och erbjuder 500 hk (2 500 Nm) och växellådan är en 12-steg automatiserad från ZF. Motorbromseffekten är 400 kW och kan kompletteras med intarder, vilket ger 1000 kW bromseffekt. Ford Otomotiv Sanayi ägs av lika delar av Ford Motor Company och det turkiska konglomeratet Koç Holding. Ford Otosan som har förutom sin hemmamarknad, marknader i delar av Östeuropa, Nordafrika och arabvärlden hoppas nu med F-Max kunna återta marknadsandelar i Västeuropa, en marknad där en gång i tiden den legendariska Transcontinentalen hade fäste.

I inledningsskedet erbjuds F-Max enbart som 4x2 dragbilar med axelavståndet 3,60 men lär successivt ersätta resten av befintliga konfigurationer i den turkiska Cargo-serien. ●



Flera nyheter från öst

Flera världspremiärer var det hos den ryska fordonstillverkaren Gaz som nu också kan ge sig in på marknaderna i Västeuropa.

Text & Foto: Bosse Norvinge

EN NY VERSION AV TUNGA URAL NEXT 6X4 för vägtransporter presenterades, dock fortfarande med Euro 5-motor. En annan nyhet var Sadko Next, en medeltung offroad-lastbil. Även den som Euro 5. Däremot lanserades den nya motorn YMZ-534 som tagits fram tillsammans med österrikiska AVL, en 149 hästars Euro 6-motor.

Bättre anpassad för västmärknaden är nu också transportbilen Gazelle Next med Euro 6-motor. Det är då med 2-liters dieselmotor på 136 hk/340 Nm från Volkswagen. Den sexväxlade lådan är däremot Gaz egen. Dessutom kan Gaz erbjuda sin Gazelle med eldrift för 10 mils räckvidd. Gazelle kan nu också fås med singelhjul bak istället för dubbelmontaget, något som mest är tänkt för export. ●

Svenskt bolag som expanderar

Västervik-baserade Plastomer Sweden AB i Västervik var en av ett antal svenska utställare på IAA i Hannover.

Text & Foto: Bosse Norvinge

DIREKTA NYHETER VISADES inte ur produktpaletten. Nytt i företaget är däremot att de ska satsa på försäljningen utanför våra gränser även om Plastomer har exporterat i över 35 år.

– Vi ska bearbeta den norska marknaden och har anställt en säljare i Norge som ska ansvara för ett norskt bolag, berättar Cathrine Bäck, vd och delägare.

– Här på mässan försöker vi nå ut mer i Europa, förklarar Johan Nyhlén som ansvarar för försäljning av lastbilstillbehör, såsom plastsjärmar och stänkskydd med reklam med mera. ●



Cummins med senaste tekniken

Hos Cummins visades framtidens motor. Det var en fungerande vision av vad som kan komma med Euro 7. Med den vill Cummins visa att de har teknologin redan idag.

Text & Foto: Bosse Norvinge

FÖR DIREKT PRODUKTION visades den nya gasmotorn L9N med effekter på upp till 320 hk och på framträdande plats en 12-liters X12 Euro 6-motor med Endurant 12-växlad automatiserad växellåda från Eaton Cummins.

I sin helhet visades Cummins Powerdrive, en plugin-hybrid för lätta, medeltunga och tunga fordon, i detta fall i en Kenworth T370 med räddningsbyggnation där kranen antingen kan drivas av motorns kraftuttag eller batteriet. Hybridlösningen finns som serie- eller parallellhybrid och kan kombineras med flera av deras diesel- eller gasmotorer. ●

Specialist på glasfiber från Sverige

Det svenska företaget Nordicc marknadsför solskydd och chassikjolar, täcksektion för hela bakväggen, front- och takspoiler. I år satsade företaget på att nå ut nere i Europa.

Text & Foto: Bosse Norvinge

DET BORDE FINNAS INTRESSE AV vad vi har även här på kontinenten, säger vd

David Klingenberg och visar deras nya sidoluftriktare under varumärket Glasdesign för Volvo och Scania som bara bygger 25 cm bakom hytten. Helt ny är också en sektion av kjolpaketet med gälar framför bakhjulen till Scania. David understryker att Nordicc inte kopierar lastbilstillverkarnas utan kompletterar.

– Vi får se hur intresset är här på mässan, säger David och berättar om att en österrikisk åkeriägare som visat intresse för sidokjolarna då Nordicc kan erbjuda sådana även för bilar med långa axelavstånd.

– Vi kan anpassa efter hjulbasen med sektionerna och de delade som kan bygga ihop verktygslåda är populära, avslutar David Klingenberg. ●





Dolly för volym

H&W Nutzfahrzeugtechnik GmbH tillverkar trailrar, släp och dolly i Vreden, västra Tyskland.

Text & Foto: Bosse Norvinge

I deras mässmonter presenterades en ny dolly som med sin låga konstruktion och 265/70 R 19,5 däck har en kopplingshöjd på endast 925 mm. För extra smidighet i gatukorsningarna är dragstången är även ledad i bakkant och luftkuddar sitter vågrätt på var sin sida. Totalvikten är 11 500 kg varav egenvikten håller sig på två ton. ●

Satsar på full-el

Den franska lastbilstillverkaren Renault presenterade sin breda linje med helelektriska lastbilar för flera viktklasser.

Text & Foto: Bosse Norvinge

DE STÖRRE ÄR RENAULT TRUCKS D Z.E.

med två modeller. Den tvåaxliga 16-tonnaren har en elmotor på max 250 hk (175 hk kontinuerligt) 425 Nm och en räckvidd på upp till 30 mil på en laddning. Den treaxliga 26-tonnaren har dubbla elmotorer vilka tillsammans ger 500 hk (350 hk kontinuerligt) 850 Nm. Laddningen räcker 20 mil. För mindre godsmängder finns 3-tonnaren Master Z.E. Den har topphastighet på 100 km/h och tar sig 12 mil på laddningen. ●



Flakstolpar från Sverige

För mindre lastbilar med längre flak kan Kinnegrip nu leverera en mittstolpe i sin T50-serie.

Text & Foto: Bosse Norvinge

DEN MÖJLIGHETEN GÖR DET lättare att bygga kapell på bilen, förklarar Stefan Lindström.

– Vi har levererat lämlåset T50 till Volkswagens flakbilar i Europa, men inte i Sverige där Autokaross levererat. Men vi inleder ett samarbete med Autokaross i Floby, berättar Anki Sandin Almén.

För den tyngre sidan visades en ny stolpe med liten läm för gardinrailrar.

– Det är en del som vill ha det istället för bara brädorna, menar Stefan Lindström.

En annan nyhet är en främre flakstolpe som nu kan skruvas fast i framstammen istället för att svetsas. ●

Redo för framtiden



Hos Stoneridge Electronics kunde besökarna för första gången se den nya smarta färdskrivaren SE5000 Smart Tachograph som enligt de nya reglerna bilaga 1C ska monteras i fordonen från och med 15 juni 2019 för att göra manipuleringen av färdskrivaren svårare, förenkla kontrollen och minska administrationen.

Text & Foto: Bosse Norvinge

DEN NYA SKRIVAREN är utrustad med GNSS-modul – Global Navigation Satellite System och kan automatiskt regist-

rera positionen och även kommunicera med bilens ruttplanering.

Stoneridge tillsammans med Oracle presenterade också sitt spegellersättningsystem, MirrorEye. Systemet ersätter de traditionella spegelarrangemangen med kameror och monitorer vilket ger bättre sikt och samtidigt lägre luftmotstånd. Mirroreye fanns monterat på en Daf XF i montern, men besökarna kunde också själva få uppleva systemet tillsammans med deras konfigurerbara och digitala instrumentpanel, FCD4 i en simulator där Arvid Bennwik på Stoneridge fanns på plats och förevisade systemen. ●



Smått och gott från Fliegl

Många nyheter var det bland Fliegl's trailrar. Bland deras gardin-trailrar sågs ett helt nytt snabbblåsningssystem för gardinsidan och Blitz, en snabbare taköppning samt ny lastsurrningslösning.

Text & Foto: Bosse Norvinge

EN ANNAN NYHET VAR den nya låsningen I-Lock helt utan utstickande delar som annars lätt kan skadas vid tillbackning mot lastbrygga eller trucklastning.

– Det är den första vi visar och den har vi patent på, säger Tina Böttcher, marknadsansvarig på Fliegl

– Låset är kopplat till telematiksystemet och kan varna om någon gör inbrott eller visa hur länge dörren varit öppen under lastning. I-Lock är option men kan fås till alla trailrar.

För containertransporter visades Vario Chassis V2 + som en nyutveckling av deras utdragbara containerchassi som kan ta enkel 20-fot upp till 40-fots highcube och 45-fots container.

Fliegl visade också deras Mega Dolly CLG, en 1,9 ton lätt dolly med kopplingshöjd under metern. Det speciella är att dragstängen istället är fixerad under dragfordonet och ledpunkten flyttad bak och alldeles framför dollyns axelpaket, vilket gör att ekipaget tar mindre utrymme i svängarna. ●

Ny generation lastbilar från Turkiet

Turkiet stod för den största världslanseringen på mässan då täckelset drogs av för en helt ny lastbilsgeneration.

Text & Foto: Bosse Norvinge

DEN NYA SERIEN tunga lastbilar heter Tuğra och kommer från turkiska BMC. Ett företag med fragment från den brittiska fordonstillverkaren med samma namn. Tuğra har ett brett spektrum av modeller för fjärr- och anläggningstransporter med flera hyttalternativ, motorer från FPT (Iveco) och Cummins, ZF växellådor och axelkonfigurationerna 4×2, 6×2, 6×4 och 8×4. För den nya generationen byggdes en ny fabrik i Izmir och BMC ska med Tuğra försöka utvidga sin marknad och siktar in sig på Europa. ●



Smarta lösningar från Bosch

På IAA i Hannover visade Bosch bland annat en elektrifierad traileraxel som tar tillvara energin under inbromsningar och i utrullningar ner för backar.

Text & Foto: Bosse Norvinge

ENERGIN LADDAR OCH lagras i ett högspänningsbatteri som kan användas för olika tillämpningar, exempelvis för att driva elektriska kylkompressorer. Bosch presenterade också ett app-baserat nyckellöst system. En digital nyckel i smarttelefonen ger tillträde att låsa upp och starta lastbilen. Om föraren med telefonen lämnar låszone läses bilen automatiskt. Fler förare kan få ges access på samma bil, så att lägga nycklarna på framhjulet och i stötfångaren inför förarbyte tillhör en förgången tid. ●

9-stegad växellåda från Allison

Allison visade sin nya helautomatiska 9-stegade växellåda på IAA-mässan i Hannover.

Text & Foto: Lars Johansson

ALLISON UPPGER ATT DEN NYA 9-stegade växellådan ger betydande bränslesparingar genom sin nya design, bland annat genom ett integrerat stopp-startsystem.

Den 9-stegade växellådan samma gränssnitt som Allison's 6-stegade växellåda vilket underlättar för fordonstillverkare. Den är tänkt för flera användningsområden som bussar, distributionsfordon etcetera. Allison presenterade även utvecklade produkter inom elhybridsystem, med bättre prestanda än tidigare, liksom utvecklade telematik tjänster. De senare är bakåtkompatibla med tidigare transmissionslösningar från Allison Transmission. ●



Riktiga transportlösningar i fokus hos Scania

Hållbarhet här och nu är Scanias slogan. Fantasifulla prototyper som lockbete till montern fick stå tillbaka på årets IAA-mässa och fokus riktades istället på vad som kan erbjudas idag. Claes Erixon och Christian Levin gav sin syn på saken.

Text: Bosse Norvinge | **Foto:** Scania och Bosse Norvinge

IAA-MÄSSAN I HANNOVER ÄR plattformen för många att kunna passa på att få uppmärksamheten med deras framtidsvisioner. Den ena konceptbilen mer spektakulär och häpnadsväckande än den andra. Hos Scania lyste futuristiska prototyper och framtidsdrömmarna däremot med sin frånvaro, i alla fall som fullskalemodeller. Men faktum är att Scania inte ens historisk haft så mycket av den varan att egga tekniknördarna med.

– Det viktiga är att visa vad vi kan erbjuda här och nu. Visst kittlar det men vi vill visa vad vi kan sälja nu och vad som innebär en lönsamhet för kunden, säger Claes Erixon, chef för forskning och utveckling på Scania.

– Det är fokus på el ute men det är ännu inte en lösning. El är inte moget för tunga fordon utan det kommer först inom urbana transporter och det dröjer kanske 5 år innan det handlar om större volymer. Inom fjärrtrafik kommer det att ta längre tid. Batterierna kostar en massa och det är en stor utmaning med uppladdningen.

MEN SCANIA ÄR ÄNDÅ en bra bit mot elektrifieringen. Tre helelektriska bussar i Östersund.

Claes Erixon pekar samtidigt på Scanias nya hybridlösning med 10 km räckvidd på eldrift. Resten körs den på diesel, eller ännu hellre på HVO eller Biodiesel.

– Många säger dieselmotor, vi säger förbränningsmotor. Alla våra motorer kan köras på HVO, flera på biodiesel och gas. Och nu har vi även etanolbilar, säger Claes som inte tror att förbränningsmotorns tid är uträknad.



CLAES ERIXON MEDGER OCKSÅ att det ligger mycket politik i diskussionen om alternativa bränslen.

– Samhället och myndigheterna måste vara konsekventa och det är viktigt att de håller en linje. Det måste vara stabilt över tid.

– Samtidigt måste det vara hållbarhet även hela linjen med batteriet, tillägger Claes och nämner det svenska företaget Northvolt som planerar att tillverka batterier i Skellefteå, en verksamhet som Scania har investerat i.

– De kommer att kunna redovisa hela kedjan från de lokala råvarorna till batterierna och även återvinningen. Och spillvärmerna vid tillverkningen tas till vara i värmeverket.

– Eldrift är en spännande fråga och man kan önska hur mycket som helst, men går det inte att få en hållbar affärsverksamhet är det svårt.

SCANIA SÄGER SIG VARA REDO för mer uppkopplade fordon, elektrifiering och självkörande lastbilar. Experiment pågår i stor skala men driftsekonomi är A och O, och lösningarna måste fungera.



– Vi testar lastbilar med bränsleceller men snackar inte så mycket om det, säger Scanias försäljningschef Christian Levin, och kommer snart in på produkter som direkt är redo för marknaden.

– Med vår nya hybrid som även kommer som plugin kan kunden få uppemot 30 procentiga bränslesparningar. Men det beror på hur du kör.

– Det är den sista biten in som eldriften kommer till användning.

NÅGRA ANDRA VARUMÄRKEN inom Traton-gruppen presenterade sina fullskaliga framtidsvisioner. Inte Scania. Däremot kommer samarbetet mellan företagen i framtiden bli än mer samordnat. Men att MAN och Scania blir ett och samma fabrikat tror inte Christian Levin.

– Scania kommer fortsatt att vara premium-märket inom Traton och vi kommer att få kriga mot Volvo och Mercedes, säger Christian och understryker med tryck att det inte kommer att bli någon gemensamt service- och verkstadsnät även om fler komponenter kan bli gemensamma.

– Vi ska ha våra egna servicenät. Det är alla överens om. ●