

PROVKÖRNING

# Nya **Scania-lastbilar** **testkördes** i norska fjällvärlden

Scania som hade samlat de senaste årens nyheter för kundevent i Trysilfjällen bjöd till provkörning. På med vintermunderingen och ut i den norska fjällvärlden för nya vinteräventyr.

**Text & Foto:** Bosse Norvinge





**Ä**ven detta år gavs möjlighet att prova Scaniaprodukterna under vinterförhållande. Det mesta av vad som de senaste åren presenterats och speciellt 2018 års nyheter fanns på plats. Bland annat Scania XT, för tuffare transportuppdrag i flera olika varianter. Men hetaste nyheten under provkörningen var P-serien för stadsdistribution som representerades av en P220. För många var det första gången de fick se och prova den. Men den fick Svensk Åkeritidning exklusiv möjlighet att provköra redan samma dag som den lanserades på senhösten 2017.

Vad som egentligen bara saknades bland de senaste Scanianyheterna var

läginstegsvarianten med sin alldeles egen bokstavsbezeichnung – L, en version för urbana transporter med extra ergonomiskt insteg och extra bra närsikt. Men möjlighet att titta närmare på den kommer längre fram.

**UTAN ATT TRAGGLA IGENOM MODELL** för modell, och effekt för effekt med föruppvärmda fordon och inget att direkt jämföra med, riktades intresset istället mot den förhållandevis nya Opticruise med kopplingspedal – Clutch On Demand, även om vi provade en sådan i behagligare klimat för mer än ett halvår sedan. Lösningen marknadsförs ofta med stora fördelar inom skogs- och anläggningssegmentet för bättre precisionskörning. Möjligheten har faktiskt

även efterfrågats inom fjärrsegmentet, speciellt för att under tuffa vinterförhållande kunna sköta kopplingsfunktionen själv. Inte helt oväntat bland de som kör just på Norge. Så av just den anledningen fokuserades det på att jaga rätt på någon av demoflottans åtta ekipage med det tillvalet.

**I STANDARDLÄGET** och utan kopplingspedal krävdes inte mycket lutning för att ekipaget sparkade loss på den packade snön. Bara att släppa tillbaka ekipaget några decimeter och försöka igen. Denna gång i manöverläget betecknat Am på instrumentklustret. Då tog den sig ur situationen betydligt bättre. Det läget ändrar urkopplingens karaktär och tillåter den att slira mer

” Hetaste nyheten under provkörningen var P-serien för stadsdistribution som representerades av en P220. För många var det första gången de fick se och prova den.





jämfört med standardlägets mer distinkta kopplande.

Sedan ett försök med kopplingspedalen och då försiktigt leta fram dragläget, hitta greppet, ligga på gränsen och med kopplingspedalen snabbt parera upp läget så fort greppet släpper. Som vilken kopplingspedalbil som helst och precisionshanterar drivläget för att hitta fäste under drivhjulet även utan fullt tryck på drivhjulen.

**MEN NÅGON MARKANT** framkomlighetsförbättring upplevde jag inte att Clutch On Demand gav. I alla fall inte på rådande väglag. Det finns som bekant ett brett spektrum på halka. Kopplingsfunktionen ska nog heller inte jämföras med en traditionell koppling till en manuellt växlad bil. Här pratar vi mer om elektrohydraulisk koppling som via elektroniska givare styr ventilerna som frikopplar.

Men samtidigt vittnar flera förare speciellt inom skogssegmentet att

Clutch On Demand är en mycket positiv upplevelse, speciellt för att effektivare kunna gunga sig ur besvärliga situationer.

**MEN MYCKET AV MÖJLIGHETERNA** att ta sig loss i kniviga situationer ligger på axeltrycksfördelningen, vilket vi fokuserade på förra gången vi besökte Trysil. Då gick också funderingarna på hur de tänkte när beslutet fattades på EU-nivå att begränsa möjligheten att tillfälligt skicka fulla tryck på drivaxeln.

Den begränsade funktionen att lägga mer vikt på drivaxeln än vad standardbegränsningen tillåter gör mer nytta än vad kopplingspedaler och antislirregleringar ger, bara den används med förstånd.

Det är förvisso inga bekymmer att programmera bort begränsaren före leverans då den tjänsten ofta erbjuds från återförsäljarna som dessutom kan anpassa funktionen efter tonnage och hastigheter. Däremot försvinner

helbilsgodkännandet men då det ändå krävs så fort någon byggnation som inte byggs på fabriken ska på ramen är det i regel inget extra krångel.

**SCANIAS NYA GENERATION VERKAR** helt klart trivas under vinterförhållanden. Däremot finns tendenser att höger vindrutetorkare inte riktigt klarar att hålla framrutan ren vid snöfall, då speciellt blötsnö.

Det finns en del förare som har upplevt att snön snabbare än på tidigare generation fastnar på torkaren och is lägger sig framför föraren och försämrar sikten markant. Tillvalet eluppvärmd framruta bör bättre klara av den problematiken, men det är ju också en kostnadsfråga.

Design och luftmotstånd är faktorer som avgör hyttens form och ibland kan det inverka på andra bitar som torkeriet och i vilken utsträckning backspeglarna smutsas ner. Det handlar mycket om kompromisser, men Scania har allt totalt sett lyckats bra även denna gång. ●