



Södertäljes gamla
Stuttgarts nya



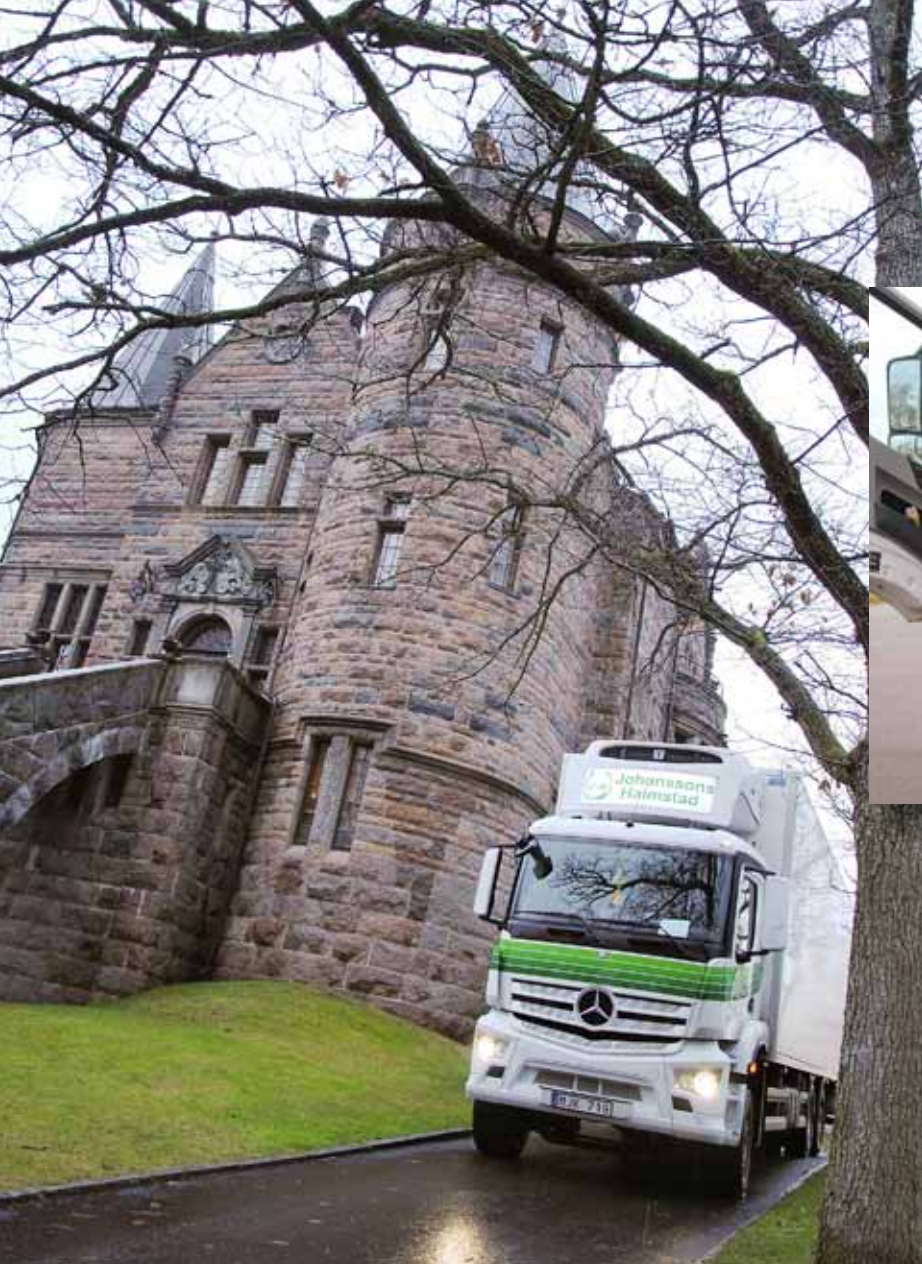
Klarar nya Mercedes Antos att övervinna den kända svenska lastbils-patriotismen? Med priset verkar tyskarna inte vilja konkurrera. Men man får man ändå mycket för pengarna. Vi passade på att jämföra den mot en Scania i samma körning.

TEXT OCH FOTO: BÖSSE NORVINCE

Riskerar 90 000 kronor mer för en Mercedes än en Scania att avskräcka köparen från att byta till ett exportmärke? Med den frågeställningen gav vi oss ut på ett jämförelsetest i verkligheten.

C-R Johanssons Åkeri i Varberg med filial i Halmstad var nyfikna på andra alternativ till körningarna hos Martin & Servera än Volvo FM-vagnarna som annars rullar där. Valet föll för Scania P360 och Mercedes-Benz Antos, och det är dessa två som nu hunnit rulla omkring 4 000 mil och som vi passar på att jämföra i kretsdistribution.

Ätta till elva lastbilar, beroende på veckodag, rullar för Axfoodkoncernens Martin & Servera. Från deras lager i Halmstad levereras dagligvaror ut till butiker, restauranger, kaféer samt kök på dagis, skolor och ålderdomshem.



Scaniahytten är av den gamla konstruktionen som producerats i snart 20 år. Antoshytten har bara haft något år i offentlighetens ljus, något som behövs tas i betänkande vid jämförelsen.

Båda har symmetriskt bra avstånd på fotstegen upp i hytten. Scania har två fotsteg medan Mercedeshytten, som sitter dryga decimetern högre över asfalten, har tre fotsteg upp. Hos Antos är de ergonomiskt placerade i form av trappsteg vilket ger en behaglig äntring. Tråkigt bara att byxbenen gärna vill torka skiten av framskärmen.

Ute på rull betar sig de båda utan några otrevliga överraskningar även på slingriga vägar. Komfortabelt med full luftfjädring och ändå stabilt.

MOTORN HÖRS NÄSTAN INTE i Antosen utan överröstas istället av kylaggregatet som bullrar rätt ordentligt. Scaniamotorn vill däremot ge mer uttryck för att det sitter något under hytten – inte bara med sitt lite högre buller utan även med den onödigt stora motortunneln. Den tar plats i flera väderstreck och inte minst uppåt, vilket gör det trångt i utrymmet för gas- och bromspedal och onödigt svårt att knäppa av- och på säkerhetsbältet.

I övrigt är utrymmet gott i båda hytterna. Mercedesens M-hytt är aningen högre invändigt som tillsammans med den lägre motortunneln ger bättre rymdkänsla. Platsen bakom stolarna ger i båda hytterna volym men några vilomöjligheter finns inte då sängarna är tillval. Det är i Scania mycket ont om drickställ och fack att lägga sina småprylar i. En hyfsat stort förvaringslåda långt bak på motortunneln visserligen, men i övrigt bara ett fåtal ingjutningar i inredningsplasten. Mercedesen kan däremot bjuda på många alternativ för både nödvändigt och onödigt som kan behöva åka med.

Dag ett utförde jag leveranser i Växjö och Lamnhult med Mercedes Antos och dagen efter leveranser till Båstad, Torekov och Västra Karup med Scania.

Bilarnas normalsväng ligger på uppåt 40 mil med 20–30 rullvagnar som ska levereras till 15-talet kunder.

Mercedesen och Scania är så likvärdigt specade som möjligt. Antosen blev nära 100 000 kronor dyrare, men är lite mer utrustad. Den har bland annat tillsatsvärmare, men inte minst ESP som ger extra plus på säkerhetssidan. Sedan så klarar Mercedesen Euro 6-kraven, vilket sätter sina spår på prislappen men det bör också påverka andrahandsvärdet. Det kan i sammanhanget nämnas att prisskillnaden mellan Scania och åkeriets likvärdiga Volvo FM var betydligt mindre.

BÅDA FORDONEN ÄR IDENTISKT UPPBYGGDA med skåp från Skab – Specialkarosser. Det är två-zons termoskåp med helt löstagbar mellanvägg samt fyrdelade bakdörrar. Dessutom finns en rullgardin som är fjärrmanövrerad från samma dosa som bakgavellyften. Bakgavellyften är för övrigt Zepros i aluminium. Skåpen har en invändig höjd på 2,70, vilket ger en totalhöjd på i runda slängar fyra meter. För kylan står Thermo King T1200R som ger ett luftflöde på 3 300 kubik i timmen.





Utväxlingarna är likvärdiga och varvtalet ligger på knappt 1 200 v/min vid 80 km/h. I stadstrafik får växlingsautomatiken visa vad den går för. Mercedes Powershift 3 är en tolvstegs växellåda med Economy som körprogram och Ecoroll. Scanians Opticruise har lika många steg men saknar Ecoroll, som inte fanns när den beställdes.

Det är svårt att upptäcka några felväxlingar hos de bådas växlingssystem. Några tendenser märks på Antosen när man smyger sig i uppforsbacke mot ett rödljus. Vidare anser jag också att den också ville ta ett väldigt högt växelsteg i andra steget efter start, men den vet väl vad den gör.

I STADSTRAFIK MÄRKS Mercedes klumpiga spegelarrangemang av, vilket är synd på en så pass nykonstruerad modell. Mellan Scanians vidvinkel- och huvudspegel ges åtminstone en bättre chans att upptäcka saker i trafikmiljön.

Scanian saknar tillsatsbroms och har den traditionella avgasbromsen som aktiveras när bromspedalen trycks ner och mer bara fräser än bromsar, men genom att istället trycka på knappen i golvet gör systemet även nedväxlingar, och då blir det andra bullar.

Mercedesen är utrustad med en effektiv high-performance trestegs avgasbroms med 400 kW motorbromseffekt. Den manövreras med en spak under ratten.

Sen är det ju det där med förbrukningen, vilket är svårjämfört med fordon som går på olika sträckor och med olika chaufförer. Några större skillnader har inte uppdragats.

– Vad vi har märkt är de väldigt lika när det gäller förbrukning. Men vi är nyfikna på servicen och reparationerna. Det vet vi dock ingenting om ännu eftersom de är så pass nya, säger Jonas Pettersson, trafikchef på C-R Johanssons Åkeri.

Än så länge hänger Scanian med och den känns inte så gammal. Men vi vågar gissa att det snart kan dyka upp en helt ny lastbilserie från Scania – även om det inte var så länge sedan en uppdatering med ett knippe nyheter presenterades, då främst på plastdetaljsidan.

Mercedes Antos är en modernare lastbil och mer utrustning ingår för pengarna. En annan viktig egenskap är Euro 6, som gör att Antos kan rulla i miljözonerna efter 2020.

bosse.norvinge@akeri.se



MERCEDES-BENZ 2636 ANTOS 6X2

Årsmodell: 2013 **Hytt:** M-hytt, 2,30 m, ClassicSpace, 320 mm motortunnel, stålfjädrad hyttupphängning. Luftfjädrad komfort förarstol med och fast passagerarstol. **Motor:** OM470, R6, rak sexcylindrig 10,67 liters cylindervolym, Euro 6 **Effekt:** 360 hk (265 kW), vridmoment 1 800 Nm vid 1 100 v/min **Växellåda:** G 211-12, tolvväxlad Powershift 3 **Axelavstånd:** 5 800 + 1 350 mm **Framaxel:** åttatons, luftfjädring. **Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 2,73 **Löpxaxel:** 7,5-tons, styrd, lyftbar, luftfjädrad **Däck:** fram-/löpxaxel 385/55R22,5, drivaxel 315/70R22,5 **Bränsletank:** 390 l (60 l Adblue) **Vikter:** Tjänstevikt 14 090 kg, Tillåten lastvikt 11 910 kg, totalvikt 27 000 kg. **Påbyggnad:** Skab-skåp 8 450 mm invändig längd, Thermo King T1200R och Z-lyften 1,5 ton bakgavellyft. **Övrigt:** ESP, Skivbromsar EPB med ABS och ASR, tillsats- och rastvärme, automatisk klimatkontroll, fjärr c-lås, high-performance avgasbroms, xenonljus **Garantier:** Ett års nybilsgaranti ingår. Tillval drivlinegaranti 3 år/450 000 km **Ca pris:** 1 700 000 kr



SCANIA P360 4X2

Årsmodell: 2013 **Hytt:** CP16 låg, fyrrunkt luftfjädrad. Luftfjädrad förarstol med och fast passagerarstol. **Motor:** DC13 114, rak sexcylindrig 12,74 liters cylindervolym, Euro 5 **Effekt:** 360 hk (265 kW), vridmoment 1 850 Nm vid 1 000–1 300 v/min **Växellåda:** GRS895 Opticruise tolvväxlad **Axelavstånd:** 5 700 + 1 350 mm **Framaxel:** åttatons, luftfjädring. **Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 2,71 **Löpxaxel:** 7,5-tons, styrd, lyftbar, luftfjädring **Däck:** fram-/löpxaxel 385/55R22,5, drivaxel 385/70R22,5 **Bränsletank:** 400 l (75 l Adblue) **Vikter:** Tjänstevikt 13 675 kg, Tillåten lastvikt 12 325 kg, totalvikt 27 000 kg. **Påbyggnad:** Skab-skåp 9 300 mm invändig längd, Thermo King T1200R och Z-lyften 1,5 ton bakgavellyft. **Övrigt:** ABS skivbromsar, EBS, automatisk klimatkontroll, fjärr c-lås, xenonljus **Garantier:** Ett år nybilsgaranti ingår. Tillval ett års tillsynsavtal. **Ca pris:** 1 610 000 kr