

V8 eller inte – det är frågan



Hur viktig är egentligen V8 för ett traditionellt svenskt fjärrekipage? Svensk Åkeritidnings teknikredaktör Bosse Norvinge söker sanningen under en långtur mellan Göteborg och Gävle.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Två cylindrar, närmare fyra liters cylindervolym och 170 hästkrafter. Det är vad som skiljer en Scania R410 med DC13-motorn på 410 hästkrafter och en R580 med DC16 V8 på 580 hästkrafter. Ljudet må vara en sak ... Men vad gör egentligen motorvalet för bränsleförbrukningen? Och hur påverkas körbarheten?

Till förfogande stod två 24-metersekipage som lastats upp till en totalvikt på 52,5 ton, plus/minus 300 kilo. I grunden två likvärdiga bilar, båda nyligen servade och axellinjerade. Men alltså med olika drivlinor. Vi kunde visserligen ytterligare spetsat till det och valt de båda motorfamiljernas ytterligheter – 13-litraren på 370 hästkrafter och V8:n på 730 hästkrafter, men vi ansåg inte att de skulle representera ett normalt stycke godsekipage i tradartrafik.

Tillsammans med Finn Bjerremand Andersen – testförare på Svensk Åkeritidnings danska systertidning tillika teknisk chef för DTL, gav vi oss ut på vägar som vi båda rullat på som åkare en gång i världen. Det blev nästan 100 mil. Från Göteborg till Gävle och tillbaka. Och, nej, vi valde inte den kortaste och bästa vägen.

Från Göteborg körde vi E45 över Trollhättan och Lidköping till Götene. Vidare till Karlskoga över Kristinehamn och därefter förbi Nora, Lindesberg och Fagersta, innan vi närmade oss Gävle framåt kvällningen.

Dag två var enklare då ekipagen gick genom skogarna förbi Gysinge ner till Sala och Västerås. Därefter E18 och E20 tillbaka till Göteborg.

Det ska sägas direkt, Scania Streamline är en riktigt trevlig upplevelse. Kursstabila, behagliga. I prick 80 kilometer

i timmen varvade V8:n 1 115 med överdrivelådan och 3,23-utväxlingen. Den klenare 410:an varvade 1 169 med 2,71.

Ibland drog de sig så långt ner som till 900 varv innan de växlade ner till elvans växel, men det förutsatte nästan att ekipagen kördes på farthållaren. Vid manuellt gaspådrag ville växlingssystemet gärna slå ner en växel betydligt tidigare.

Redan nu kan det också vara läge att slå hål på det gamla argumentet att man slipper en massa växlingar, eftersom växlingsautomatiken nuförtiden i regel sköter jobbet.

I båda bilarna satt Scanias farthållarsystem som via GPS-kartor tar hänsyn till topografin och som via den adaptiva farthållaren håller avståndet till framförvarande trafik och minskar stressen i tät trafik. Däremot tar inte systemet över kontrollen om någon bil bromsar framför en.

En nyhet är funktionen Eco-roll som inte bara får systemet att frirulla över krönen och nerför backarna, utan också påverkar växlingarna. Vid ett tillfälle mellan Fagersta och Gävle frirullade R580 i hela 6,7 kilometer just tack vare Eco-roll. Då och då under resans gång funderade man på varför lastbilen plötsligt släppte gasen, men varje gång blev man snart varse att ett nedförslut var på gång. Då insåg man att systemet ligger steget före.

I Gävle var det då dags att dra för gardinerna och göra sig plats i Highlinehyttens sovavdelning. Invändigt är det hyggligt med plats. 1,90 meters ståhöjd på den decimeterhöga motortunneln uppmättes. Är det inte gott nog finns ju alltid den 32 centimeter högre Toplinehytten.





SCANIA R410 LB 6X2*4MNB

Årsmodell: 2013 **Mätarställning start:** 11 488 km **Hytt:** CR19 hög, fyrpunkt luftfjädrad **Motor:** DC13 115, rak sexcylindrig 12,74 liters cylindervolym, Euro 6 (utan EGR) **Effekt:** 410 hk (302 kW), vridmoment 2 150 Nm vid 1 000–1 300 v/min
Växellåda: GRS905R Opticruise tolvväxlad, utan överväxel **Axelavstånd:** 4 700 + 1 350 mm **Framaxel:** Åttatons, luftfjädring. **Bakaxel:** 11,5-ton, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 2,71:1 **Stödaxel:** 7,5-ton, lyftbar, tvångsstyrd, luftfjädring **Däck:** Fram-/stödaxel 385/55R22,5, drivaxel 315/70R22,5 **Bränsletank:** 500 l (80 l Adblue) **Vikter:** Tjänstevikt 10 545 kg, tillåten lastvikt 15 455 kg, totalvikt 27 000 kg **Påbyggnad (Scania Komplet):** Containerrede, PLS skåp, Zepro ZSSUHD 2000-175 MA baggavellyft, VBG DB 75V drag **Släp:** Parator CV 18-18. 2012. PLS skåp. 10 140 kg tjänstevikt. 25 860 maxlastvikt. 12 400 cm lastutrymme. 14 550 cm längd. Fyraxlig. 455/45R22,5 däck.



SCANIA R580 LB 6X2*4MNA

Årsmodell: 2013 **Mätarställning start:** 16 898 km **Hytt:** CR19 hög, fyrpunkt luftfjädrad **Motor:** DC16 102, V8, 16,35 liters cylindervolym, Euro 6 (med EGR) **Effekt:** 580 hk (427 kW), vridmoment 2 950 Nm vid 1 000–1 350 v/min **Växellåda:** GRSO905 Opticruise tolvväxlad, med överväxel **Axelavstånd:** 4 700 + 1 350 mm **Framaxel:** Niotons, luftfjädring **Bakaxel:** 11,5-ton, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 3,23:1 **Stödaxel:** 7,5-ton, lyftbar, tvångsstyrd, luftfjädring **Däck:** Fram-/stödaxel 385/55R22,5, drivaxel 315/70R22,5 **Bränsletank:** 500 l (105 l Adblue) **Vikter:** Tjänstevikt 13 925 kg, tillåten lastvikt 12 075 kg, totalvikt 28 000 kg **Påbyggnad (Scania Komplet):** Skab skåp, Zepro ZHD 2000-175 MA baggavellyft, VBG DB 75V drag **Släp:** HFR. 2012. Skab skåp. 10 700 kg tjänstevikt. 25 300 maxlastvikt. 12 350 cm lastutrymme. Längd 14 450 cm. Fyraxlig. 445/45R22,5 däck.



>>>>

Nattsömmen i Streamlinehytten går inte att skriva något negativt om. Den lilla fjärrkontrollen på bakväggen som styr värmare, taklucka, radio och belysning gillade jag också.

En liten retlig sak var dock navigatören, som behöver få sig en råsop. Det är i och för sig inte direkt Scantias ansvar, men nog bör snart alla tillverkare ställa högre krav på sina underleverantörer.

Att hitta å, ä eller ö var inte lätt men det ska tydligen gå. Jag försökte istället lösa saken genom att bläddra i gatulistorna vilka laddades upp oerhört långsamt. Vissa gator saknas helt. Det är nästan så att man till slut tror att det tar längre tid att leta upp en gata i navigatören än att leta upp samma gata i verkligheten dessutom släpandes på ett helt lastbilskeppage.

SÅ BÖRJAR VI DÅ NÄRMA OSS den inledande frågeställningen – vad som skiljer en Scania R410 med DC13-motorn på 410 hästkrafter och en R580 med DC16 V8 på 580 hästkrafter. Vad gör egentligen motorvalet för bränsleförbrukningen? Och hur påverkas körbarheten?

Först – all form av bränsleförbrukningsjämförelse måste tas med en nypa salt eftersom så många faktorer påverkar resultatet.

Något som förmodligen påverkat våra siffror är till exempel R410:ans skåp, som är nästan en halvmeter lägre än resten av enheterna. Släpets skåp stack alltså upp vilket en smula kan ha inverkat på luftmotståndet, men troligen då marginellt.

Vädret gjorde nog desto mer med två dagars mer eller mindre oavbrutet regnande.

I sammanhanget kan sägas att en regnsensor hade suttit som en smäck eftersom det var ett hiskeligt vridande på torkarreglaget för att passa den föränderliga men ihållande nederbörden.

Eftersom föraren spelar stor roll strävade vi därför efter att i största möjliga utsträckning köra med farthållaren och låta tekniken bestämma växlingar och gaspådrag för att skapa likvärdiga förhållanden. I början på första delsträckan slarvade jag lite men ändrade snart uppfattning efter att vid några tillfällen proppat upp i trafikrytmen och dels vid något tillfälle varit nära att passera en fartkamera aningen för fort.

Ett par delsträckor råkade vi också köra i standardläget istället för ekonomiläget (AE). Vid ett tillfälle smaskade min goda danska kollega på ett gott äpple och missade därför avfarten i Valbo. Men förutom dessa små avvikelser gick bilarna likvärdigt.

FÖR ATT DÅ SLUTLIGEN SAMMANFATTA så visade resultatet att genomsnittsförbrukningen på vår 100 mil långa tur för R410 var 4,42 liter milen och 4,48 liter milen för R580. Tidsvinsten var heller inte anmärkningsvärd. Den som kör följe hinner på sin höjd med en extra kopp kaffe. Snitthastigheten var 66 kilometer per timme för R410 och R580 nådde upp till 68.



Det bör också nämnas att ekipagen innan vår provkörning utfört förbrukningstester under bättre väderförhållande, då i högre utsträckning med farthållaren strikt på ekonomiläget jämfört med under våra två dagar. Resultatet visade då en genomsnittsförbrukning på 4,13 liter per mil för 410:an och 4,21 liter på 580:an. Medelhastigheten låg då kring 70 respektive 71 kilometer i timmen.

Resultaten kan uppfattas som marginella mellan fordonen men varje droppe räknas som bekant och frågan är ju hur man värderar att få ha en V8. En sådan sak som prestige är svår att mäta.

MAN KAN JU ALLTID VÄLJA att se på de marginella siffrorna ur ett årsperspektiv, och då blir det skillnader. Till saken hör också att vi körde vägar förskonade från de värsta backarna. Även en hög snittvikt spelar roll om man ska jämföra motorerna. En 580 som körs fel drar självfallet mer än en 410, så av den anledningen är den mindre motorn nog att föredra i de stora fordonsflottorna där bilarna körs av olika förare, under förutsättning att det inte är för höga tonnager.

R580 passar nog mer en- eller fäbilsåkare med fast förare som är medveten om att prestige och status har sin prislapp. V8:n kostar 175 000 kronor mer, men samtidigt lär väl andrahandsvärdet bli högre. Kanske speciellt nu när Scania är ensamma med V8 på nybilsmarknaden.

Men att dra någon slutsats är svårt. Som med så mycket annat handlar det kanske mest om en smaksak.

bosse.norvinge@akeri.se

Jämförelsen Vad gör egentligen motorvalet för bränsleförbrukningen?

Och hur påverkas körbarheten? All form av bränsleförbrukningsjämförelse måste tas med en nypa salt eftersom så många faktorer påverkar resultatet. Nedan bara ett exempel.

Tabell 100-milaturen.

	Scania R410	Scania R580
Göteborg - Götene		15,94 mil
Totaltid	2:20 tim	2:20 tim
Genomsnittshastighet	63 km/tim	63 km/tim
Förbrukade liter	79,5 l	79,7 l
Genomsnittsförbrukning	4,95 l/mil	4,93 l/mil (manuellt)
Götene - Karlskoga		13,41 mil
Totaltid	1:58 tim	1:54 tim
Genomsnittshastighet	65 km/tim	68 km/tim
Förbrukade liter	62,9 l	63,9 l
Genomsnittsförbrukning	4,69 l/mil	4,76 l/mil (A-läget)
Karlskoga - Fagersta		12,69 mil
Totaltid	2:03 tim	1:57 tim
Genomsnittshastighet	60 km/tim	63 km/tim
Förbrukade liter	60,0 l	62,4 l
Genomsnittsförbrukning	4,00 l/mil	4,95 l/mil