



Vinterprovning **på fjället**

När Scania bjöd på provkörning uppe i norska fjällvärlden var det bara att leta fram vintermössan. Hur känns nya generationen på snö och is? Svensk Åkeritidning fick prova underlaget.

Text & Foto Bosse Norvinge

Med frågan i bagaget hur nya generationen Scania är på vinterväg besökte vi Scania Norges kundevent Scania Winter. 23 lastbilar i olika fordonskombinationer hade arrangören dragit ihop till den lilla lokala flygplatsen strax utanför Trysil, ett periodvis folkrikt område under de hektiska skidåkarveckorna då Trysilfjället är en mycket populär vintersportort även bland svenskar.

Scania Winter är egentligen ett kundevent för norska kunder och nämns ska att en motsvarighet för svenska kunder från och med i år är förlagd till Östersund.

Besökarna ges möjlighet att under vinterförhållande prova det mesta som Scania har att erbjuda och då är mycket fokus riktat på den senaste generationen av förklarliga skäl.

NÅGRA NEGATIVA ÖVERRASKNINGAR

gav inte nästa generation Scania ens under dessa förutsättningar med snö, kyla och halka. Stabil, trygg och lättkörd är omdömet även på den spåriga isbark som vägnätet bjöd på.

Komforten kan man heller inte klaga på. Det är behagligt att köra och det mesta är väl genomtänkt. Som exempel sitter alla nödvändiga reglage för framkomligheten fortfarande väl samlade på en tractionpanel till höger om rattstången men mer synligt än tidigare. Tidigare innehöll sektionen vred för differentialspärar, strömbrytare för traction control, strömbrytare för lastöverföring och eventuell boggilyft. Nytt är genom den nya generationen att man nu släppt boggilyften och placerat den på annan plats. Den fungerar ju ändå inte under körning och "pressa boggin" görs genom lastöver-

föringen. Istället finns en liten knapp för EU-släpvnagsbromsen i samma sektion. Ett plus är att man nu kan placera strömställare för exempelvis sandaggregat eller Onspot i närmare anslutning än tidigare. Man kan på så vis sköta alla funktioner med en hand på ett ställe om det skulle krisa till sig med underlaget.

Jag väljer att i samband med de rådande väglagsförhållandena passa på att fokusera på just lastöverföringen, eller om man hellre vill kalla det axeltrycksfördelaren som används när man vill lägga mer vikt på drivaxeln för att skapa bättre fäste för drivhjul.

ETT TRAILEREKIPAGE bestående av S730 med riktig boggi och vanlig europa-trailer fick bli första ekipaget ut. Ett ekipage specat ungefär som det skulle vara hos kund i Sverige. Förutom då det korta axelavståndet på 3,15 som vi försöker att undvika. En annan skillnad kommer till lastöverföringsfunktionen.

I SVERIGE STOPPAR DET tyvärr redan på 11,5 ton efter att EU varit inne och fingrat. För 3–4 år sedan infördes även i Norge EU-standarden, men efter ramaskri från näringsutövarna och en stark lobby fick man bort detta. Nu kan man där pressa drivaxeln maximalt. Tanken har ju aldrig varit att man ska köra omkring med fullt tryck utan ta till det i förebyggande syfte och för att ta sig loss. Och att det gör skillnad kan bara konstateras efter att ha provat normalläget (60/40), EU:s 11,5 ton och slutligen att skicka ner runt 17 ton genom drivhjul. Det var bara full tryck som gällde för att ta sig loss, och det utan att behöva lägga i differentialspärren, något som felaktigt

” Komforten kan man heller inte klaga på.

Det är behagligt att köra och det mesta är genomtänkt.



hanterat är minst lika riskabelt för styrförmågan.

Framhjulets grepp släppte när jag svängde ut på riksvägen vilket kan tillskrivas det korta axelavståndet 3,15. Man frågar sig samtidigt varför de envisas med dessa korta axelavstånd vilket gör det extra känsligt när man flyttar trycket mellan boggiaxlarna, eller pressar boggin som det kallades förr.

EN SNABBARE ÅTERGÅNG från maxläge till normalpositionen skulle vara att föredra. Det tar sin lilla tid att fylla luftbälgarna. Ungefär 10 sekunder, att jämföra med att slå ur en diffspärr som i regel går på direkten.

Vi la drivaxeltrycket på 13 ton. De aktuella uppgifterna om antal ton på respektive luftfjädrad axel visas på den centralt placerade displayen i kombinationsinstrumentet.

13 ton tryck på drivaxeln skickade iväg ekipaget bra. Att det sedan ändå



FAKTA

DRAGBILEN:

Scania S 730 A6x2NB

Hytt: CS20H

Motor: DC16 107, V8 16,4-liters cylindervolym

Effekt: 730 hk (537 kW), vridmoment 3 500 Nm vid 1 000–1 400 v/min

Växellåda: GRSO925R Opticruise 12-växlad, med överväxel

Axelavstånd: 3 150 + 1 350 mm

Framaxel: 9-tons, luftfjädring

Tandemboggi: 21-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 3,42:1

Påbyggnad: Dragbilsbyggnation

Trailer: Schmitz Cargobull med thermoskåp

FJÄRRBILEN:

Scania S 520 B6x2*4NB

Hytt: CS20N

Motor: DC16 105, V8 16,4-liters cylindervolym

Effekt: 520 hk (382 kW), vridmoment 2 700 Nm vid 1 000–1 300 v/min

Växellåda: GRS905R Opticruise 12-växlad, utan överväxel

Axelavstånd: 4 950 + 1 350 mm

Framaxel: 8-tons, luftfjädring

Boggi: 19-tons, luftfjädring, tvångsstyrd stödaxel, enkelväxel. Utväxling 2,87:1

Påbyggnad: Containerfäste, Schmitz Cargobull thermoskåp

Dolly: Schmitz Cargobull

Trailer: Schmitz Cargobull med thermoskåp

KROKBILEN:

R 500 B6x2*4NA

Hytt: CR20N Normalhög

Motor: DC13 155, 12,7-liters cylindervolym

Effekt: 500 hk (368 kW), vridmoment 2 550 Nm vid 1 000–1 300 v/min

Växellåda: GRS905R Opticruise 12-växlad, utan överväxel

Axelavstånd: 4 550 + 1 350 mm

Framaxel: 9-tons, parabelfjädring

Boggi: 21-tons, luftfjädring, tvångsstyrd stödaxel, enkelväxel. Utväxling 3,96:1

Påbyggnad: Joab L20 krokväxlare, CMT-flak

Släp: 3-axligt Istrail, CMT-flak



släpper emellanåt är kanske inte så konstigt. Halka är halka och dessutom ska 730 pigga kusar ner i backen.

När vi åkte utför den hala backen på riksväg 25 ner mot Trysilälven och Nybergsund gjorde inte en skvätt underkylt regn saken bättre. Nerför fungerar det inte att bösa på och hoppas att retardern klarar biffen. Nej, snarare att köra med insidan av huvudet och hålla igen redan på toppen. Det var helt enkelt enda lösningen att bromsa med fotbromsen men samtidigt beakta att det i Norge i botten av långa nerförsbackar kan ställts ut en värme sensor vid väggkanten. Är bromsarna för varma blir man helt enkelt invinkad och får förklara sig för kontrollerande myndighetsperson.

PÅ VÄGEN NER MÖTTE vi sandbilen som spred uppvärmd saltblandad sand, så att ta sig tillbaka uppför var inga större problem.

Vi passade också på att ta en sväng med bil-dolly-trailerekipaget, alltså en 25,25 kombination med 56 tons totalvikt. Den fick gå mestadels i normalläget 60/40 förutom vid ett tillfälle som trycket ökades till 16,6 ton på driven och 2,4 ton blev kvar på stödaxeln. Annars gick det som tåget mycket tack vare att man utrustat fordonet med sandspridare. Detta var Autolines XL140 med extra stora behållare på vardera 140 liter. Nytt för i år är att de är sammankopplade med fordonsklustret och sänder automatiskt när ABS- eller ASR-systemen aktiveras. En stor fördel då man i kritiska situationer inte alltid hinner tänka på att trycka på knappen. Meddelandet "Sandspridaren är aktiverad" informerar att aggregaten jobbar och indirekt också att något av hjälpsystemen gripit in. Strömställarna har också ett uppvärmningsläge, något som vid provkörningen inte fungerade felfritt då det ändå frös fast.

SCANIAS AUTOMATISERADE växlings-system Opticruise har klättrat ett snäpp upp och känns mer tillförlitligt i den senaste versionen. Växlingarna går snabbare tack vare den nya sidoaxelbromsen vilket är en stor fördel på halt underlag då risken nu är mindre att greppet släpper mellan växlingarna, men när risken för fastkörning var stor fann man det ändå säkrast att gå över till manuell växling tills läget var mer stabilt.

” Framhjulets grepp släppte när jag svängde ut på riksvägen vilket kan tillskrivas det korta axelavståndet ...

SIST UT VAR KROKBILEN, en R500 med den nya DC13 155-motorn. Det var förvisso ingen traditionell tridembil utan en 6x2 med den elstyrda stödaxeln, något som gjorde att provsträckorna på slingriga skogsvägar avklarades utan problem. Framkomligheten var heller inga bekymmer med 15 ton på drivaxeln och 4 ton på stödaxeln och styrförmågan var ändå god mycket tack vare 4,55 meter mellan fram- och drivaxeln. I de tuffare partierna kunde man alltid tillfälligt pressa upp drivaxeltrycket till närmare 18 ton. Någon differentialspärre behövdes aldrig.

KONTENTAN AV vinterkörningarna i Trysilfjällen var förutom att nya generationen Scania lär klara kundernas önskemål om både framkomlighet och säkerhet även på vintervägar, vilket jag inte har tvivlat på. Men också att det kanske är bättre att överlåta till den oftast fullt kompetenta förarkåren att ta beslut under körningen och inte låta det vara en skrivbordsprodukt styrd från Bryssel. ●