

Anläggningslastbil med bredd

Mercedes-Benz fortsätter att finputsas på sina anläggningsbilar. En rad förbättringar har gjorts sedan sist. Svensk Åkeritidning har lyckats lokalisera några av dessa, samtidigt kunde vi heller inte låta bli att prova både TRK och HAD igen – gamla men intressanta lösningar för transportsegmentet.



För bygg- och anläggnings-åkerier erbjuder Mercedes-Benz en bred produkt-palett med fordon upp till 250 tons totalvikt om man räknar alla transporter från brevet till kontoret på etableringen upp till de tyngsta maskinerna eller brosektionerna till bygget. Speciellt Arocs täcker upp ett stort område och är dessutom som bekant specialbyggd för anläggningssegmentet, och det var just Arocs som var i fokus när Svensk Åkeritidning fick möjlighet att testköra.

I samband med detta visades också de senaste nyheterna inom segmentet.

TILL AROCS, SOM LANSERADES 2013, erbjuds idag totalt 18 motorvarianter från 238 till 625 hk inkluderat de senaste tillskotten 456-hästars OM470 och 530-hästars OM471.

En ny variant av Classic Space-hytten med 10 cm lägre tak presenterades och nytt är också att flertalet intelligenta system kan väljas till annat än vägmodellerna. Fler av säkerhetssystemen erbjuds i Arocs tack vare att radarsensorerna även hittat till dessa modeller. Bland aktiva bromsassistansen på vissa modeller samt Sideguard Assist som reagerar på både fotgängare och cyklister. Inte minst viktigt då många anläggningstransporter sker i innerstäderna bland folk som irrar omkring till fots och på fähjulingar. Nämnas ska också att Mercedes-Benz Uptime nu också finns till Arocs.

MERCEDES-BENZ VILL SLÅ ETT SLAG FÖR sin Mixer där kunden strävar efter hög lastförmåga och håller sig mest på vägen. En 8x4 med navreduktion och

7,5 tons lastförmåga. Ännu lättare alternativ finns i form av Loader-varianten med mindre bränsletankar i aluminium, aluminiumfälgar och hytt med tunnare framruta och utan passagerarstol.

MERCEDES HAR OCKSÅ TAGIT FRAM en Actros anläggningsbil där huvuddelen av körningarna sker på vägen, just som hemma i Sverige. Det handlar om Actros 4x2 LS dragbil som ska vara 150 kg lättare än motsvarande Arocs. Men intresset för just Actros 4x2 i svensk anläggningstrafik ställer jag mig dock tveksam till, men möjligheten har i alla fall öppnats för att få ökad markfrigång även till Actros genom en rakare framaxel som tidigare bara erbjöds Arocs. Markfrigången ökar med 6 cm och gör att även en mer vägspecad Actros, till exempel i axelkonfigurationen 6x4 kan ge sig ut i sämre underlag än tidigare.

SÅ DÅ TILL LITE PROVKÖRNING. Både Mercedes turboretarderkoppling, TRK, och den hydrauliska framhjulsdriften, HAD, provade vi redan för två år sedan när dessa lanserades, men det hindrar ju inte att grejerna körs igen.

Mercedes-Benz släpper HAD på fler Arocs-varianter och vill samtidigt trycka på dess förträfflighet, och visst har den stora fördelar gentemot den traditionellt drivande framaxeln, speciellt på vår marknad inom skogs- och anläggningssegmentet där det är såpass stor andel blandunderlag. Från fina asfaltsvägar till ren lervälling.

Hydraulic Auxiliary Drive, HAD, innebär att framhjulen drivs av kraftfulla navmotorer till respektive framhjul och kräver således ingen särskild framaxel

och fördelningsväxellåda som en vanlig konventionell mekaniskt AWD.

FÖRDELARNA ÄR LÄGRE bränsleförbrukning med lägre motstånd då den bara används när den verkligen behövs. Den traditionella mekaniskt drivande framaxeln finns förvisso i ett urkopplingsbart alternativ, men fortfarande dras man bland annat med viktökningen. HAD väger 250 kg mer än en frirullande framaxel och en traditionell drivning fram innebär närmare 400 kg mer. Och dessutom i många fall en onödigt hög markfrigång.

Men visst är den riktiga framhjulsdriften både robustare och ger bättre framkomlighet, speciellt då HAD har sina begränsningar i både toppfart och tid som den kan vara aktiv. Men en bra lösning som ett mellanting mellan riktig mekanisk drivning på framaxeln och ingen drivning alls är det.

BÄST ÄR DET ATT KÖRA MED HAD-funktionen aktiverad då den tar tag i problemet när det behövs. Vi provade att medvetet köra fast i mjuk gjutsand. Så fort bakhjulen började sparka så gällde det att ge upp direkt, dra parkeringsbromsen, aktivera HAD och trycka in knappen ”Prefilling”. Då byggs trycket upp och när den

” Sammanfattat anser jag att både TRK- och HAD-tillvalen har stora fördelar.

TEKNIK



blå HAD-lampan tänts var det bara att släppa handbromsen och gasa upp i 800–1000 varv och ge sig iväg från situationen.

MERCEDES-BENZ FÖRSÖKER på inget sätt att få HAD att ersätta den permanenta allhjulsdriften, som ger en helt annan framkomlighet. Men allhjulsdrivna anläggningsbilar har som bekant inte fått den genomslagskraften i Sverige som längre ner i Europa. Här gör dumprarna i regel skitgörat på byggarbetsplatserna tills underlaget är mer körbart. Men jag tror bestämt att HAD har en marknad inom anläggningssegmentet. Inom skogstransporter har HAD fått ett visst genomslag i Sverige och då speciellt på 6x2 som gruppilar.

Även turboretarderkopplingen TRK lyftes fram under anläggningsprovkör-

ningen. Lösningen är enkelt förklarad något liknande de gamla momentomvandlarna och automatlådornas turbin-koppling men betydligt mer sofistikerat med styrsystem och en rad givare. När transmissionsaxeln har uppnått turbinhulets varvtal läser kopplingen och överföringen blir mekanisk. Bakvänt fungerar den dessutom som retarder, en primärretarder på upp till 400 kW då den sitter placerad mellan motor och växellåda och inte sekundärretardern som annars sitter efter växellådan. Det ger en mycket effektiv bromskraft speciellt tillsammans med High Performance motorbromsen vilket kunde upplevas när vi sakta tog oss nerför en 30-procentlutning med fullt lass.

Men det är ju uppför som det är mest intressant att se hur TRK fungerar. Vi experimenterade genom att backa

uppför en 60-procentlutning, släppa gasen och låta bilen rulla ner framåt, möta upp med gasen för att stanna, och gasa för att fortsätta backa upp. Hela tiden med backväxeln i. Helt klart imponerande och något som inte är att tänka på med en vanlig koppling.

Att systemet arbetar visas med en grön ikon i instrumentklustret och när det slås ifrån hörs dessutom ett svagt pys.

SAMMANFATTAT ANSER JAG att både TRK- och HAD-tillvalen har stora fördelar. Prislappen för dessa båda tillval är drygt 100 000 kronor för varje. Men finns behovet för drift på fler axlar vid olika tillfällen är det ett bra alternativ, och finns behovet av bra startbarhet i lutningar ger TRK möjligheten att gå ner i motoreffektklass. Dessutom så ”ingår” ju där retardern. ●