



Bäst i klassen

Scanias nya generation sätter ny höjd på ribban i fjärrbilssegmentet. Mycket har gått från bra till bättre. Svensk Åkeritidning har provkört och sätter högt betyg!

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Scanias tid är nu. Knappt hade första provkörningen klarats av förrän vi fick möjlighet för en rejäl långtur. Denna gång i en R450 – ett traditionellt svenskt 24-metersekipage, en treaxlig bil och ett fyraxligt släp, båda försedda med skåp med öppningsbar sida och bakgavellyft på bilen.

Kanske inte det mest flärdfulla ekipaget med största hytten och största motorn, utan tvärtom mer ett volym-ekipage för det typiska fjärråkeriet.

Det provkörda ekipaget var fullastat till 60 ton, vilket är vikter som man ju i regel sällan kommer upp i vid styckegodstransporter. Men här gavs läge att verkligen få känna på ett maxat ekipage ur nya generationen, och det på de mer usla avsnitten av landets vägnät med gott om kurvor och backar.

450-hästaren ur DC13-serien upplevdes inte som svag, ens för 60 ton på kuperade vägar. Den hade inga problem att sega ner till 900 varv och hastigheten hölls igen bra i nerförsluten. Ett snabbt tryck på bromspedalen och systemet såg till att hålla farten så gott det bara gick nerför.

VÄXELLÅDORNA ÄR NU FÖRSEDDA med den nya sidoaxelbromsen som ser till att varvtalet mellan sido- och huvudaxeln snabbare kommer i synk och en växling kan ske på kortare tid. Sidoaxelbromsen tillsammans med mjukvaruuppdateringar, ska enligt tillverkaren växla upp en växel på 0,4 sekunder – vilket i princip nästan innebär en halvering av tiden.

Nej, Scanias Opticruise har genom åren knappast fallit alla i smaken. Men nog har det hänt mycket sedan systemet såg dagens ljus för drygt 20 år sedan. Faktiskt fungerar den numera riktigt bra och visar inga tendenser till att flippa ur. Tiden är förbi när den kunde hoppa mellan alla möjliga steg, eller rent av välja friläge. Generellt tycker jag också den växlade snabbt och behagligt i alla situationer.

Hytten är en R20H. Vad R står för behöver väl ingen närmare förklaring men 20 står för hyttvolymen. Numera är det alltså en liten ökning från tidigare 19 upp till 20 kubiks volym. H står i sin tur för Highline, och ger 191 centimeter från motortunneln upp till taket. Det ryktas också om en version med ännu högre takhöjd, men vi får väl se när.

EN AV DE STORA NYHETERNA med nya Scania är förstas att den numera går att få med plant golv. Jag kan dock tycka att R-hytten med sin antydan till motortunnel duger gott även för de riktiga långliggarna. Helt kort ett bra val för de som kombinerar många timmar på landsvägarna, övernattnings i hytten men också många i- och urstigningar för lotsarna. Det är heller inga bekymmer att ta sig in, och faktiskt har man lyckats få till det ergonomiska att mer känns som en trappa än stega.

Scanias ordentliga ljugarbänk mellan framlyktorna återfinns även på denna generation – inte bara att vila sig på utan förstås mer en trygg plats att stå på när framrutan ska rengöras. Ett stort plus också för att den numera har värme i hela vindrutan.

Sikten får sägas vara bland de bättre på marknaden i alla hänseende. Stora glasytor, hyfsat smala a-stolpar, och inte farligt feta backspeglar och bågar. Som vi också rapporterade i förra numret har förarstolen flyttats tillsammans med att instrumentbrädan sänkts.

Interiören får sägas vara bäst i klassen. Kvaliteten på knappar och reglage är av högsta klass, och ytterligare ett steg upp från den nuvarande generationen. Speciellt gillar jag manövreringen till retardern. Numera är inte dess lägen fullt så distinkta, utan nu är känslan mer behaglig än tidigare. Avgasbromsens och retarderfarthållarens strömställare har också fått bättre placeringar på spaken.



SCANIA

R450

CUB 009





NY TEKNIK Självfallet är det gott om den senaste tekniken. För smarttelefonen och surfplattan finns bland annat två USB-uttag för laddning och en USB-port för att spegla enheten i bilens system.

Axeltrycksregleringen och differentialspärren har tidigare suttit tillsammans – vilket är en fördel när man behöver ta sig fram på halkiga vägar. Nu sitter reglagen dessutom bättre till, inte som tidigare gömda bakom ratten.

En miss däremot är att instrumenteringen speglar sig i sidorutan vilket kan vara irriterande under nattkörning. Det mesta går dock att få bort genom att dimma ner ljusstyrkan.

Än så länge är det traditionell startnyckel och parkeringsbroms som gäller. Dock finns det en del som tyder på att knappbroms snart kan vara här som tillval.

Självfallet är det gott om den senaste tekniken. För smarttelefonen och surfplattan finns bland annat två USB-uttag för laddning och en USB-port för att spegla enheten i bilens system.

DET VORE FEL ATT KALLA NUVARANDE generation för vinglig eller otrygg. Den här upplevs dock än mer stabil och säker utan att för den delen tumma på komforten det minsta. Snarare tvärt om. Mer lättstyrd är den också. Ytterligare hjälpservo vid låga hastigheter – då speciellt vid tillbackning och rangering, skulle dock inte sitta fel även om den nya elstyrda stödaxeln gör gott i sammanhanget. Men har man bara bra styrfart så är styrningen fenomenal och ger den bästa väggänslan.

Vägarna gav inte direkt tillfälle för experimentering och fingrande på farthållarsystemet och allt därtill, så den biten får vi återkomma till vid annat tillfälle då det ges mer möjlighet att tugga mil på motorvägar.

Bränsleförbrukningen utlovas tack vare en rad förbättringar i motorprogrammet, förfinad teknik och den nya aerodynamiken kapar bränslekostnaderna med upp till fem procent. Ekipaget var utrustat med Scania sidokjolar och på taket kommer snart en takspoiler som är större än den som sitter här.

Det kommer som sagt att hända en hel del framöver så ännu lär inte sista ordet vara skrivet om Scania's nya fjärrbilar.

bosse.norvinge@akeri.se



SCANIA R450 B 6X2*4NB

Årsmodell: 2016 **Hytt:** R20H Highline, fyrpunkt luftfjädrad. **Motor:** DC13 148, rak sexcylindrig 12,7 liters cylindervolym, Euro 6 **Effekt:** 450 hk (331 kW), vridmoment 2 350 Nm vid 1 000–1 300 v/min **Växellåda:** GRS905R, tolvstegad direktväxlad Opticruise eco-roll, retarder R4100D **Axelavstånd:** 4 750 mm + 1 350 mm **Framaxel:** 9-tons, luftfjädrad. **Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädrad, enkelväxel. Utväxling 2,59:1 **Stödaxel:** 7,5-tons, luftfjädrad. **Däck:** Michelin 385/55R22.5, 315/70R22.5, 385/55R22.5 **Tankar:** 600 l (Adblue 80 l) **Mått & vikter, bil:** Bredd 2,59 m och längd 8,44 m. Tjänstevikt 12 886 kg, Tillåten lastvikt 13 114 kg, totalvikt 28 000 kg. **Påbyggnad (Scania Komplet):** PLS skåp, Zepro bakgavellyft. Släp (Scania Komplet): PLS **Mått & vikter, släp:** Bredd 2,59 m och längd 14,50 m. Tjänstevikt 10 560 kg, Tillåten lastvikt 27 440 kg, totalvikt 38 000 kg.