

76 000 kr  
mer i  
bränslekostnader



# Euro 6 drar nästan *tio procent* mer bränsle

Miljöarbete kostar. Götene Kyltransporter har under elva månader utvärderat två Scania R480 med olika miljöklass. Euro 6:an drar nästan tio procent mer än motsvarande Euro 5.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



**S**om åkare finns inga argument för att köpa Euro 6, förutom att den utlovas släppa ut mindre föroreningar. Den hårda slutsatsen drar Ulf Johansson på Götene Kyltransporter som sedan hösten 2012 jämfört två Scania R480 – En Euro 5 och en Euro 6.

– Euro 6:an är nästan 10 procent dyrare i drift, säger han rakt ut.

Hade det inte varit för bränsleabatterna skulle Götene bil med senaste miljöklassen kostat 72 000 kronor mer i bränsle, än deras identiska Euro 5.

Under 2013 har de lanserats på löpande band, Euro 6-motorerna. Och gång efter annan säger sig motortillverkarna ha lyckats hålla bränsleförbrukningen i det närmaste oförändrad i förhållande till dess föregångare.

Ett åkeri som tidigt fick möjlighet att praktiskt kunna jämföra Scantias Euro 6 med en Euro 5 var Götene Kyltransporter.

Och resultatet är ingen rolig läsning.

Ulf Johansson har stenköll på sina bränslekostnader, och efter närmare ett och ett halvt års jämförelser i praktisk drift så är resultatet tio procent dyrare bränslekostnader.

Svensk Åkeritidning har fått ta del av elva månadsrapporter och kommer vidare följa upp de båda ekipagen framöver, och utvärdera dels bränsleförbrukningen med även reparations- och servicekostnader.

När Ulf Johansson påbörjade sina mätningar var bilarna inkörda och hittills har de nu rullat mellan 30 000 och 35 000 mil.


Den äldsta bilen – Euro 6:an – är av årsmodell 2011 – med andra ord en tidig version, som levererades till Götene Kyltransporter i augusti 2012. Då hade den rullat första delen av sitt liv som demobil. Euro 5:an är av årsmodell 2012 och kom till GKT knappt två månader tidigare.

Transporterna går för Götene Mejeri, ett av Arla Foods största mejerier som producerar och lagerhåller hela ostsortimentet plus Lätt och lagom, Smör och Bregott.

Nattetid rullar de båda bilarna från Götene med matfett till Stockholm och dagtid blir det transporter till ICA Kungälv. Därefter väntar lastning i Göteborgsområdet.

Bakom Euro 5:an hänger en 2009 års Fliegl med de två bakersta axlarna styrbara. Skåpet är en Mega Box från spanska SOR med Thermoking-aggregat. Euro 6:an drar en Parator från 2011 där första och sista axeln styr. Skåpet kommer från Bussbygg. Kylan står Hultsteins hydrauliska aggregat för, som drivs av bilens kraftuttag. Något som kan ha viss betydelse för mätresultatet:

– Jo, en viss påverkan kan det ha, men ack så liten. Ibland behöver de inte ens startas eftersom vi kör kyla och inte fryst, så det är inte mätbart egentligen, menar Ulf Johansson.



” Vi dribblade lite med trailern efter Euro 6:an som gick snett och åtgärdade det, men förbrukningen förändrades inget nämnvärt.

ULF JOHANSSON, GÖTENE KYLTRANSPORTER



Euro 6:an är knappt 300 kilo tyngre, och det är en del som skiljer de båda åt. Först och främst är det axelkonfigurationen. Euro 6:an har stödaxeln framför drivaxeln, Euro 5:an i sin tur har axeln bakom driven och 40 centimeter längre axelavstånd. Till Euro 6:ans viktfordelar hör att den är försedd med aluminiumfälgar och fast vändskiva. För lägre luftmotstånd har den också sidokjolar.

Paratortrailern som Euro 6:an drar är nästan ett halvt ton tyngre, men tjänstevikterna bör inte ha någon huvudsaklig påverkan. Viktigare då är den totala vikten på hela ekipaget med last, något som kan skilja för varje vända.

– Vi dribblade lite med trailern efter Euro 6:an som gick snett och åtgärdade det, men förbrukningen förändrades inget nämnvärt, berättar Ulf Johansson.

Vidare kan förarna påverka en del, men det är två, tre förare på varje bil som dessutom alternerar mellan bilarna. Eftersom de alltid har följe, och därför också kör under likvärdiga väderförhållanden så får man dock utgå från att förarnas påverkan på mätresultatet är mycket begränsat.

**EURO 6 HAR** 2,71-utväxling och varvar 1 100 v/min vid 80 km/h. Euro 5 är lägre växlad med sin 2,92-utväxling och varvtalsnålen håller sig precis över 1 200 varv/min vilket borde vara till Euro 6:ans fördel, förbrukningsmässigt.

– Euro 5-bilen är lite rappare när man ska iväg. Vi upplever Euro 6:an som lite trög, berättar Jonas Axtoll, en av förarna på ekipagen.

Investeringskostnaden just i det här fallet är inte riktigt relevant. På Euro 6:an satt en fördelaktig prislapp eftersom den i dryga året hade varit demovagn hos Scania CV AB. Euro 6:an har också bättre utrustning med bland annat retarder tillsatsbroms, dubbelglas i sidorutorna, airbag, centrallås och larm samt lyxstol även för passagerarsidan, vilket kanske inte ger uttryck i viktresultatet. Men generellt medför Euro 6 med SCR-reningsanläggningen självfallet en högre investeringskostnad jämfört med Euro 5 med EGR-tekniken, i den mån femmorna finns att prismässigt jämföra med. Men att det handlar om drygt 100 000 kronor mer är ingen omöjlig uppskattning.

Några skattelättnader finns heller inte för att den ena är renare. Fordonsskatter, vägavgifter och försäkringskostnaderna skiljer inget emellan bilarna.

Serviceintervallen är 6 000 mil och fordonen är kopplade till tillsynsavtal.

– Vi förlänger det år för år och det är ingen större skillnad på servicekostnaden. Den enda skillnaden är att det är ett filter som ska bytas som inte ingår i avtalet, förklarar Ulf och syftar på partikelfiltret som rengörs vid varje service och som behöver bytas vid 24 000 mil. Drygt 7 000 kronor kostar det och monteringskostnaden tillkommer.

**TILLBAKA TILL GÖTENE** Kyltransporters mätningar. För månaderna januari till november 2013 så visar uträkningarna att Euro 6:an med en genomsnittsförbrukning på 3,79 liter per mil vill ha i genomsnitt 0,25 liter mer än motsvarande Euro 5. Alltså 7 procent mer än motsvarande Euro 5.

En annan parameter att ta hänsyn till förutom själva dieselförbrukningen är att Euro 6:an med sitt SCR-system dessutom kräver Adblue. Götene Kyltransporter har inte mätt förbrukningen av Adblue, men baserat på Scania egna uppgifter att Adblueförbrukningen motsvarar 3–4 procent av bränsleförbrukningen som i det här fallet är 3,79 l/mil, kan man räkna ut att åtgången hamnar kring 1,1 till 1,5 deciliter milen. Baserat på ett par bränslebolags Adbluepris på 5,56 kronor litern och dieselpris på 11,54 kronor så hamnar den totala merkostnaden per mil för bränslet snällt räknat på 3,60 kronor, visserligen utan diverse rabatter inräknade. Ett överslag på de elva första månaderna 2013 med 20 095 mil avverkade blir det alltså en merkostnad på över 72 000 kronor som rann igenom bränslepumpen.

Därtill ska då också läggas den extra investeringskostnaden och det årliga filterbytet.

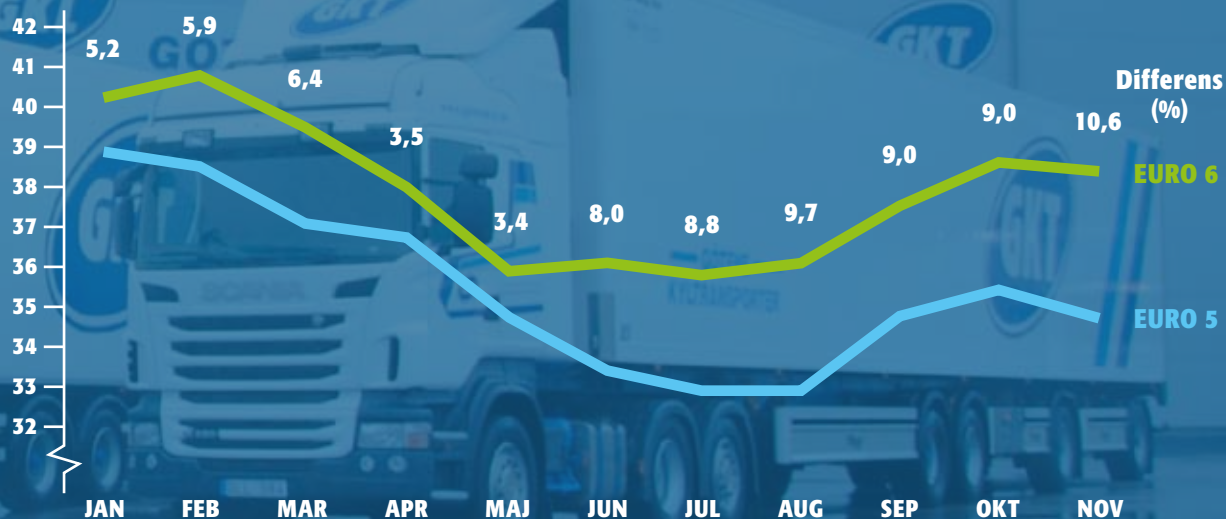
Att få ner bränsleförbrukningen genom att konstruera lättare chassi som flera lastbilstillverkare gör ger egentligen bara fördelar vid tomkörning och i viss mån genom ökad nyttolast, men kör man inte på tonpris hjälper det föga. 60-tons bruttovikt väger fortfarande 60 ton vare sig chassit är lättare eller inte, och med en förbrukning därefter.

– Vi har köpt åtta Euro 5:or som vi får i vinter, erkänner Ulf Johansson.

– Euro 6-satsningen får vi skjuta på ett år framåt.

Svensk Åkeritidning fortsätter att följa de två ekipagen för att se om differenserna i bränsleförbrukning håller i sig, och vad som dyker upp i form av reparationer.

bosse.norvinge@akeri.se



### EURO 5

#### Scania R480 LA6x2MNA

**Årsmodell:** 2012 **Mätarställning första december 2013:** 360 247 km **Hytt:** CR19 hög, 4-punkt luftfjädrad. Luftfjädrad lyxstol för förare och fast passagerarstol. **Motor:** DC13 07, rak 6-cylindrig 12,74 liters cylindervolym, Euro 5 (EGR) **Effekt:** 480 hk (353 kW), vridmoment 2 500 Nm vid 1 000-1 300 v/min **Växellåda:** GRS905 Opticruise 12-växlad **Axelavstånd:** 3 100 + 1 300 mm **Framaxel:** 7,5-tons, 3-blads parabelfjädring. **Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 2,92:1 **Stödaxel bakom drivaxel:** 7,5-tons, lyftbar, luftfjädring **Däck:** fram-/stödaxel 385/55R22,5, drivaxel 315/70R22,5 **Bränsletank:** 400+300 **Vikter:** Tjänstevikt 8 865 kg, Tillåten lastvikt 15 135 kg, totalvikt 26 500 kg. **Påbyggnad:** Flyttbar vändskiva Jost EVDM0000206 **Släp:** BOW383. Fliegl SVS 520. 2009. Mega Box skåp. 14 850 kg tjänstevikt. 37 150 Maxlastvikt. 18 350 cm lastutrymme. Längd 19 100 cm. Fyraxlig, de två sista axlarna styr. 385/55R22,5 däck. Thermo King kylaggregat. **Övrigt:** ABS skivbromsar, EBS, automatisk klimatkontroll. **Garantier:** Ett år nybilsgaranti ingår. Årsvis förlängt tillsynsavtal. >>>

### EURO 6

#### Scania R480 6x2/4MNB

**Årsmodell:** 2011 **Mätarställning första december 2013:** 296 944 km **Hytt:** CR19 hög, 4-punkt luftfjädrad. Luftfjädrad lyxstol för förare och passagerare. **Motor:** DC13 110, rak 6-cylindrig 12,74 liters cylindervolym, Euro 6 (SCR) **Effekt:** 480 hk (353 kW), vridmoment 2 500 Nm vid 1 000-1 300 v/min **Växellåda:** GRS905R Opticruise 12-växlad **Axelavstånd:** 2 700 + 1 300 mm **Framaxel:** 7,5-tons, luftfjädring. **Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 2,71:1 **Stödaxel framför drivaxel:** 7,5-tons, styrd, lyftbar, luftfjädring **Däck:** fram-/stödaxel 385/55R22,5, drivaxel 315/70R22,5 **Bränsletank:** 540 l (75 l AdBlue) **Vikter:** Tjänstevikt 9 160 kg, Tillåten lastvikt 14 840 kg, totalvikt 26 500 kg. **Påbyggnad:** Fast vändskiva Jost JSK37C-Z 150 **Släp:** WFT926. Parator CV 16-36. 2011. 15 330 kg tjänstevikt. 36 670 Maxlastvikt. 19 500 cm lastutrymme. 19 760 cm längd. Fyraxlig, första och sista axeln styr. 385/55R22,5. Hultsteins hydrauliska kylaggregat som drivs av bilens kraftuttag. **Övrigt:** ABS skivbromsar, EBS, retarder, adaptiv fARTHÄLLARE, automatisk klimatkontroll, fjärr c-lås, xenonljus. **Garantier:** Ett år nybilsgaranti ingår. Årsvis förlängt tillsynsavtal.





# Scania: Trailern, hastigheten och

De stora bovarna är trailern, hastigheten och däcken, säger Jamie Malmborg, chef för presstesterna på Scania, efter att ha tagit del av siffrorna. Efter vår sammanställning baserad på Scania Fleet Management-rapporterna tog Scania ner en delegation till Götene Kyltransporter för att med ingenjörer och egen utrustning ta reda på varför siffrorna visade som de gjorde.

**B**åda bilarna skickades först in på service där däcktrycken kontrollerades och axlarna linjerades, förklarar Jamie Malmborg.

– Vi hittade att pusheraxeln på Euro 6:an stod fel, berättar han vidare.

Det är något som även Ulf Johansson på Götene Kyltransporter känner igen.

– Vi har påtalar det för återförsäljaren flera gånger och bilen har varit inne för det två-tre gånger men utan att de hittat något fel. Fast nu helt plötsligt hittade de felet, konstaterar han.

Jamie Malmborg fortsätter att förklara.

– Vi hade en oegentlighet på tre grader offset på pusheraxeln som åtgärdades och vi tittade på traileraxlarna men där kunde vi inget göra.

Han nämner också att hastighetsmätaren inte var

rätt kalibrerad på Euro 5:an som visade tre kilometer för sakta. Något som ger ytterligare förbrukningsfördel till bilen med den äldre miljöklassningen.

Inför mätningarna lastades trailern upp till likvärdiga bruttovikter. Bilarna körde med två minuters mellanrum och mätningarna gjordes på landsvägarna. Tätortstrafik, rangeringar, lastningar- och lossningar klipptes bort. Dag två gjordes allt om, men med skiftade trailers. Förbrukningsvärden har dels tagits ur fordonsdatorklustret och dessutom mättes dieselåtgången noggrant i bränsletankarna.

Resultatet av Scantias tester visar att påhängsvagnarna står för 1,9 procent till Fliegeltrailerns fördel.

– Fliegeltrailern efter Euro 5:an har gått 100 000 mil och Bussbyggtrailern efter Euro 6:an har gått 30 000 mil så den nya rullar mycket tyngre, säger Jamie Malmborg, men där vill inte Ulf Johansson hålla med.



# däckens fel

– Bussbyggitrailern har rullat 30 000 mil så den kommer aldrig rulla lättare, lovar han.

Beträffande däckbeskaffenheten så finner Scania baserat på däcktillverkarnas energiindex att tre procent ligger där. Euro 5:an går med Michelins Energydäck och Euro 6:an med blandad däckflora. Här kan ändå nämnas att förbrukningssiffrorna före däckbytet i våras visade på likvärdiga summor.

– Om jag kan lita på uträkningen att det gör 40 000 kronor om året då är det försvarbart att köra på nya Michelin, men det finns inget fog för att det gör det, säger Ulf Johansson som vill ha mer konkreta siffror först.

Det framkom dessutom i testet att siffrorna i fordonsdatorn och månadsrapporterna visat alltför bra siffror för de båda fordonen. Sex-sju procents felvisning i klustret jämfört med den reella förbrukningen.

– Generellt är det ett par procent felvisning men sådana siffror har vi inte varit med om, erkänner Jamie Malmberg.

Sammanfattningsvis har alltså Scantias tester som utfördes under två dagar visat att de två 480-vagnarna oberoende utsläppsklass är likvärdiga i sin förbrukning.

– De försvarar sig lite felaktigt. Det är bara att konstatera att Euro 6 tar mer bränsle än euro 5, där är ingen tvekan, anser Ulf Johansson.

När då pusheraxeln är rätt inställd, hastighetsmätarna och signalerna till fordonsdatorerna är kalibrerade så bör det kunna utläsas i de framtida siffrorna.

Svensk Åkeritidning fortsätter följa upp ekipagen tillsammans med Ulf Johansson på Götene Kyltransporter.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)