



# Full gas med gas

Har gasbilen hamnat i skymundan? Hur står sig egentligen komprimerad gas som alternativ till dieseldriften? Svensk Åkeritidning har testat i tuff stadstrafik.

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE

■ dagsläget är det enligt Scania komprimerad CNG som gäller om man vill köra på naturgas. Och det är i distributionssegmentet som Scantias gasalternativ finns. Då med 280 eller 340 hästar. Vi tog några svängar med den minsta.

Euro 6:an för CNG/CBG presenterades faktiskt redan för några år sedan. I grunden är det den femcylindriga nioliters motorn som har konverterats till gasdrift, bland annat med tändstift.

Euro 5-versionen behövde SCR efterbehandlingssystem med Adblue-tillsats. Förvisso drog den aningen mindre gas men vinsten åts genast upp av urealösningen som inte behövs till Euro 6:an som istället har lambdasystem.

Den klarar sig också med en enkel trevägskatalysator som med den senaste tekniken fått upp verkningsgraden från 30 till 40 procent.

P-Scanian är bekant i sin helhet. Hyfsat bra insteg, ordentliga ledstänger och uppe på plats i förarstolen är förarmiljön mycket fin på alla vis. Ljudnivån är behaglig och ungefär samma som en vanlig diesel, även om gasvarianten



### SCANIA P280 DB 4X2MNB

**Årsmodell:** 2015 **Mätarställning:** 10 699 km **Hytt:** CP16 låg, tvåpunkt luftfjädrad. **Motor:** OC09 101, rak sexcylindrig 9,3 liters cylindervolym, Euro 6 **Effekt:** 280 hk (206 kW), vridmoment 1 350 Nm vid 1 000–1 400 v/min **Växellåda:** Scania/Allison GA766R (MD3200), sexsteg med integrerad retarder **Axelavstånd:** 5 300 mm **Framaxel:** Åttatons, luftfjädrad. **Bakaxel:** 11,5-tons, luftfjädrad, enkelväxel. Utväxling 4,22:1 **Däck:** Goodyear 315/70 R22.5 **Gastankar:** 8x82 l = 656 l **Vikter:** Tjänstevikt 10 300 kg, Tillåten lastvikt 7 700 kg, totalvikt 18 000 kg. **Påbyggnad (Scania Komplet):** SKAB skåp, bredd 2,55 m och längd 7,55 m, BÅR BC1500S4 bakgavellyft

bör gå lite mjukare eftersom kompressionsförhållandet är lägre än i dieselmotorn. Anstränger jag öronen tycker jag mig dock märka ett litet bakgrundskvitter, att jämföra med som om en grenrörspackning läcker lite.

**P-MODELLEN ÄR ÄNDÅ** en rejäl lastbil och känns inte som någon liten distributionsbil, utan snarare som en bil för regionaltransporter. Det är en 18-tonnare som i vårt fall lastats med nio ton till 17 tons bruttovikt. Men det klart, i de sugande backarna, visst märks det att maskinen är en av de minsta i motorprogrammet. Konstigt vore det väl annars.

I detta exemplar sitter den sexstegs helautomatiska växellådan GA766R som på Allisonsspråk heter MD3200. Alltså en standardlåda ur Allison's 3000-serie som används både för diesel- och gasdrivna motorer. En fördel är momentomvandlaren som eliminerar nackdelarna med det lite sämre momentet i gasfordonen när man ska gå igång från stillastående. Här flerdubblas momentet vilket gör skillnad just i startmomentet. Alternativt finns den manuella växellådan – Opticruise finns dock inte till gasbilen i dagsläget. Bakgrunden är att kugghjulens varvtal i den automatiserade växellådan styrs med avgasbromsen, som inte finns till gasmotorn eftersom den bygger på otto-tekniken.

Med Allisonlåda är bakaxelns utväxling 4,22:1 med 70-profil. Inne i stadens 50-kilometerstempo håller den sig mest på växel fyra och behagliga 1 100 v/min. 1 000 v/min visar nålen i 70 km/h och 1 150 v/min i 80 km/h men då är vi uppe på steg sex. Och på motorvägen i 90 km/h då vi ju inte drar på något släp ligger varvtalet på 1 300 v/min. Generellt är den duktig på att hålla låga varv. Den kan sega ner till närmare 900 varv innan den växlar steg. Motorns segdragningsförmåga imponerar och är väldigt nära dieselmotorns. Automatlådans momentomvandlare gör också sitt till för körbarheten.

En tankning ska räcka till ungefär 30 mil. Det ser de fyra tankarna i kompositmaterial på var sida till. Totalt lagras 656 liter CNG/CBG – och här ska också nämnas

att fem liter gas motsvarar en liter diesel, men att det kan skilja stort beroende på gaskvaliteten.

Bakom batterilådan sitter filter som bland annat rensar bort orenheter och oljerester i gasen från pumpstationens kompressor. Gasen passerar även en tryckregulator innan den tar sig vidare till motorn. Här finns också en huvudkran för service och reparation.

**ANNARS HAR SYSTEMET** en automatisk ventil som öppnar så fort motorn börjar snurra.

Med Allison-automaten kommer en integrerad femstegs retarder som manövreras antingen traditionellt genom spaken eller aktiveras automatiskt när man trycker på bromsen. Man känner ett litet ryck när man ansätter färdbronsen. Det är retardern som aktiveras, en för övrigt effektiv hjälpbroms. Någon avgasbroms finns ju som sagt inte heller.

Lite extra får man lägga till jämfört med en vanlig P280. Räkna med ett pristillägg på i runda slängar 300 000 kronor för naturgasdriften. Men det är ett alternativ jämförbart med dieseln. Och miljövänligare är den ju – speciellt med biogas i tankarna.

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

### MER BIOETANOL FÖR SCANIA

Måhända säljer etanolen blygsamt i Sverige. Men i flera andra länder är läget ett annat. Scania kom med sin första etanolmotor redan 1989 och man fortsätter tro på ED95 bioetanol. Med nya Euro 6-godkända niolitaren på 280 hästkrafter för ED95 är man nu inne på fjärde generationen. Jämfört med grundmotorn har man bland annat nya kolvar för ökad kompression, och man har även gjort en del modifieringar av insprutningen. Efterbehandlingssystemet bygger på samma SCR-teknik som på Scania's övriga Euro 6:or.

