



Käck tjeck för alla underlag





Det är inte varje dag ett nytt lastbilmärke slår ut i den svenska lastbilsfloran. Men nu gör tjeckiska Tatra ett tappert försök. Svensk Åkeritidning har provat Tatra Phoenix och gör tummen upp.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

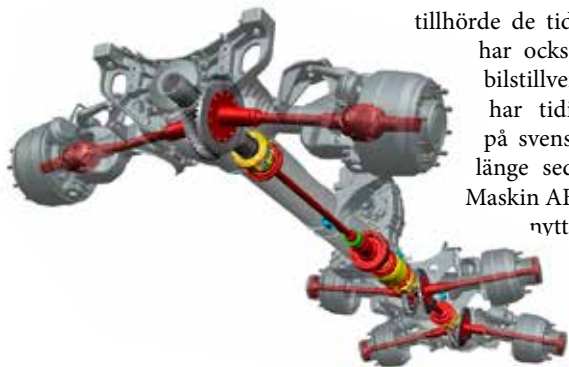
Caterpillarn lastar tre rågade skopor naturgrus. Sedan är det fullt lass med 40 ton i bingen. Platsen är Swerocks naturgrustäkt i Dalboda tre mil norr om Uppsala, lägligt placerad mellan gamla och nya E4. VSM Entreprenad AB som sköter internt transporter på området har köpt landets första Tatra Phoenix.

Vi dundrar igenom sandtäckten, där veckor av regn mer eller mindre underminerat det som tidigare kunde kallas vägar. För varje lass blir pölarna allt djupare. Men med Tattran spelar det ingen större roll. 60 km/h med fulla lass över håligheter märks nästan inte, och det är lätt att imponeras av hur bilen nästan flyter över hålen tack vare konstruktionen med kombinerad trapetsfjädring och luftfjädring ihop med individuellt upphängda pendelaxlar där drivaxlarna till alla axlarna ligger inneslutna i en centralrörsram. Alltså, långt ifrån receptet vi är vana vid på en traditionell AWD – med stela navreduktionsaxlar och kardanaxlar med knutkors. Tillsammans med luftfjädringen fram känns det dock som en mycket bra lösning för den som jagar något i gränslandet mellan anläggningsbil och dumper.



TATRA PHOENIX T158/I 8X8

Årsmodell: 2013 **Mätarställning:** 4 712 mil **Hytt:** DAF-hytt (CF)
Motor: Paccar MX340 rak sexcylindrig 12,9 liters cylindervolym, Euro 5 SCR **Effekt:** 462 hk (340 kW), vridmoment 2 300 Nm (1 000–1 450 v/min)
Växellåda: ZF AS-Tronic **Axelavstånd:** 2 150 + 2 570 + 1 440 mm
Axlar: Pendlande halvaxlar med dubbla pinjonger och kronhjul, längs- och tvärgående differential **Däck Michelin:** Framaxlar: 16.00R20 Bakaxlar: 24R21 **Tankrymd:** Diesel 300 liter (Adblue 45 liter)
Vikter: Tjänstevikt 18 960 kg, Tillåten lastvikt 11 040 kg, totalvikt 46 400 kg
Påbyggnad: VS-Mont dumperkorg 5,5 meter **Övrigt:** ABS, ZF Intarder motorbroms **Generalagent:** Cordestam Maskin AB, Bjästa
Pris: ca 2 300 000 kr (Euro 6)



Alla som kan sin bilhistoria vet att de kluriga tjeckerna tillhörde de tidiga med sin Tatrapiplan. Man har också en lång historia som lastbilstillverkare, och även lastbilarna har tidigare funnits representerade på svenska marknaden. Men det var länge sedan, och nu gör Cordestam Maskin AB i Bjästa ett försök att ge Tatra nytt fotfäste. Företaget är sedan 15 år tillbaka generalagent för sydafrikanska dumptillverkaren Bell, och sedan i våras alltså även för tjeckiska Tatra.

HÄR I SVERIGE HAR DET väl varit lite sisådär med allhjuldrivna fordon i anläggningssegmentet. Tippbilar mer anpassade för väg än terräng har haft sin givna plats, likaså allhjuldrivna dumper som fått ta vid där inte lastbilarna klarat ta sig fram. Men med Tatra hoppas Cordestam kunna erbjuda ett alternativ: En lastbil som både klarar landsvägen bra och som inte ryggar för oländig terräng. Fördelarna mot dumpern är flera, med såväl betydligt bättre lastförmåga som högre medelhastighet på allmän väg mot en midjestyrd dumper.

Beroende på byggnation handlar det om 14 till 17 tons lastförmåga på vägen, och 30 ton i terrängen. Det provkörda exemplaret är skott med maffiga 16R20-däck fram och ännu mer maffiga 24R21 bak. För den som vill är det dock inga bekymmer att lägga på vanliga vägäck – som till exempel 385/65 fram och dubbelmonterade 315/80 bak.

Hytten är DAF:s CF-hytt lanserad för snart 25 år sedan. Men med snart ett kvarts decennium har den förfinats genom åren, och känns faktiskt fullt modern även om den här och var andas 90-tal. Hytten är faktiskt riktigt rymlig, även om det är en daghytt. En och en halv meter ligger måttet från bakvägg fram till rutan, visserligen beroende på var man mäter, men på ett ungefär. En bra siffra får sägas. Dessutom är det hyfsat tyst och faktiskt nästan i klass med fjärrbilarna, som annars än idag brukar få betydligt bättre isolering än både distributions- och anläggningsbilarna. Nåväl, upp till hytten är det tre steg, och med 66 centimeter till första steget ställs förstås krav på både vighet och rätt byxor.

INTERIÖREN FÅR SÄGAS vara tålig med oöm plastmatta och motortunneln. Inga textilmattor på golvet här inte. Det är förstås också helt fritt från lyx som borstad aluminium eller ädelträimitation. Två eller tre säten kan väljas och takluckan fungerar även som nödutgång om det skulle gå helt åt pipan.

De flesta reglagen sitter ungefär där de ska och differentialsparren för axlarna och mellandifferentialet sköts genom strömbrytare på instrumentbrädan. Tyvärr sitter de lite dumt alldeles bakom handbromsspaken när den är släppt. I vissa lägen vill man ju snabbt kunna manövrera spärrarna. Vårt exemplar var inte utrustat med däcktrycksjustering inifrån, men om så varit fallet hade strömbrytare och manometrar suttit i hatthyllan.

Interiört noteras också golvställd bromspedal, något som DAF håller kvar vid. På golvet hittas också knappen till avgasbromsen. Nostalgi!

Inte bara hytten kommer från Paccar. Samma sak med motorn. I detta fall handlar det om en MX340 Euro 5 på 462 hästar. I fortsättningen är det dock MX-13 Euro 6 som kommer att gälla. Växellådorna kommer från ZF och kan fås antingen som 16-växlad manuell, eller den automatiserade ZF AS Tronic. Det kan också nämnas att man väntar produktgodkännande från Allison, så framöver är det inte omöjligt med ytterligare ett alternativ.

AS Tronic sköts enkelt och bekvämt dels med ett vred på instrumentbrädan. Fram och back samt ett krypläge åt varje håll markerat med en sköldpadda. Men enligt instruktionsboken bör man inte skifta från normalfart ner till lågfart utan att stå still. På spaken under ratten väljs vidare manuell eller automatiserad växling, upp- och nerväxlingar samt ZF Intarderns retardationsläge. Ibland behöver man för säkerhets skull också låsa växeln i manuell för att undvika att den växlar upp själv, vilket om man har otur innebär en fastkörning i det mjuka underlaget.

När systemet får i växeln och hela ekipaget drar iväg händer det att det blinkar frenetiskt en kort stund i centralinstrumentet om att en styrenhet är ur funktion, men det ska enligt instruktionsboken vara helt i sin ordning. Det hade nog varit bättre att åtgärda detta fenomen än att skriva in det i boken kan man lätt tycka.

KRAFTUTTAGET AKTIVERAS GENOM en strömbrytare och PTO-varvtalet kan enklast förinställas i farthållarreglagen på ratten. Här var den inställd på 1 200 varv i minuten som ger kvick tipp. Bara två snabba knapptryck för att aktivera och trampa på gaspedalen för avaktivering.

Tippspaken som kan liknas med en liten handbromsspak sitter snett bakom föraren nere vid hjulhuset. Kanske inte den mest ergonomiska placeringen. Också väldigt trångt, men det finns planer på att flytta tippspaken till instrumentbrädan vilket kan vara en bra idé.

Efter att lasset kanat av är det bara att slå fram tippspaken och bromsa till för att släppa PTO-varvet, slå av kraftuttaget och åka iväg för att hämta nästa lass. Tippmanövern går rätt snabbt med andra ord. Man behöver inte tänka på att manövrera lämmen bak då den är mekaniskt kopplad med wire och öppnar samtidigt som tippflaket går upp.

Något jag reagerar på är att den är oerhört känslig för både gas och broms. Bromsarna nyper lätt och verkar faktiskt lätt låsa sig ibland även om det är ABS. Det ska nämnas att bromsklockorna sitter direkt på sköldarna utan några bromssocker. Gaspedalen är känslig och är det ojämnt är det svårt att köra med jämn gas. När man ska iväg gör man bäst i att bara ge fullt för att slippa att allt kommer i egen takt. Att snyggt smyga fram till lastaren var inte lätt. Även om reglaget stod i sköldpadda-läget skuttade den fram som om det bara fanns två läge på både gas, broms och koppling, så det är ingen smygmaskin för precisionskörning precis.



Prislappen 2,3 miljoner kronor komplett med flak. Fler Phoenix lär redan vara beställda och leveransen av de första Euro 6 bilarna beräknas ske under augusti–september.

Den dagliga kontrollen görs digitalt från instrumentet. Dieselfiltret sitter lättillgängligt bakom hytten, och den är dessutom försedd med glaskopp, så den är på östatsvis anpassad för att kunna sölas med skiftande dieselkvaliteter. Grillen är bara att rycka upp och under den finns utan att överraska påfyllningarna av spolarvätska, kylvätska och motorolja.

I fronten syns ingen dragögla. Men det finns en lös nöd-ögla att fästa på anvisad plats i grillen. Den verkar aningen klen men ska enligt uppgift klara att dra 40 ton. Men i sådana här körningar då grejerna kan fastna rejält i gyttnan med ordentliga lass skulle nog en kraftigare ögla vara att föredra.

Men så till den alltid så brännande frågan när ett nytt fabrikat letar sig in på vår ogästvänliga lastbilsmarknad. Hur blir det med reservdelar och service?

Någon lagerhållning av en massa delar vågar man sig inte på i ett initialskede förklarar Svante Cordestam på Cordestam Maskin AB. Å andra sidan är transport-tiderna från kontinenten inget överhängande problem. Och delar till hytt, motor och växellåda finns ju hos DAF.

– Där vi säljer ska vi utbilda våra verkstäder. VMS kommer att göra sina första service själva. När den första kursen går tar vi med en ur deras personal, förklarar Svante Cordestam.

Slutligen: Vad står då på prislappen? Jo, 2,3 miljoner kronor komplett med flak. Fler Phoenix lär redan vara beställda och leveransen av de första Euro 6 bilarna beräknas ske under augusti–september.

bosse.norvinge@akeri.se

Med rätt lastsäkring kan du känna dig säker – hela vägen

Med lastsäkring från Forankra kan du vara säker på att utrustningen uppfyller gällande krav och normer och att de håller vad de lovar – hela vägen.

Forankra
Säkrar allt gods i rörelse™

www.forankra.se