

# Nya Streamline på gamla vägar

Nyhetererna på de för fjärrtrafik optimerade Scania G- och R-serierna har presenterats förr. Men hur är egentligen nya Streamline bakom ratten?

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE FOTO: SCANIA

För några nummer sedan kunde vi rapportera om nya Scania Streamline – uppdaterade med andra generationens Euro 6-motorer på mellan 410 och 580 hästkrafter. I kombination med smått och gott som växellådor med lägre oljenivå för minskad inre friktion, nya bakaxeln R885 och slätare hytthörn har man jobbat aktivt med att få ner bränsleförbrukningen.

Det går dock inte att sticka under stol med att föraren har ett stort ansvar när det ska sparas bränsle. Här har Scania vidareutvecklat sitt Active Prediktion. Bland annat har systemet som är integrerat i Opticruise fått ytterligare ett körprogram – Eco. Nu kan tre av fyra körprogram – Standard, Ekonomi, Power eller Off-Road väljas till den aktiva farthållaren som tillsammans med Opticruise är standardutrustning i nya Streamline.

Först ut genom grindarna för provkörning var 25,25-ekipaget med en totalvikt på 60 ton. Första och största intrycket kommer från de nya stolarna från Recaro – välkända för sina sport- och flygplansstolar. Det finns inte mycket att klaga på. Premiumstolarna är verkligen komfortabla och känns ergonomiskt rätt. Inställningarna är lätta att få till. Ett extra plus i kanten blir det också för att symboler är upplysta när mörkret faller på. Som option finns ventilation i stolen vilket inte alls är fel när man sitter länge.

Ekipaget känns bra på vägen, om än lite vingligt. Det hände fler än en gång att man behövde parera

med ratten, men å andra sidan är inte landsvägarna av toppkvalitet i området sydväst om Södertälje.

På ekipaget sitter tvåblads parabelfjädring och 7,5-tons framaxel. Jag skulle hellre sett trebladspaketet på detta ekipage och kanske hade kraftigare fjädrar stabiliserat upp framvagnen bättre på dessa vägar. Som vanligt lyste ABS-lampan, inte heller detta datasystem verkar fixa för många kontakter i ledningssystemet.

Under hytten på provbilen sitter en DC13 450, en i sammanhanget liten motor om man vågar säga så, och kanske lite i underkant prestandamässigt. Det blir 7,5 hästkraft per ton, något som i och för sig inte är ovanligt men mer pulver under golvet hade varit behagligare.

Mer kraftöverskott var det däremot i Scania Streamline R580 som dragbil i axelkonfigurationen 6x2 med en DC16 580 V8. Den var anpassad för Norden och egentligen för mer än 40 tons totalvikt som vi hade att dra.

Specifikationslistan är tänkt att flirta med en- eller fäbilsåkarna som värderar stark motor, rymlig hytt och riktig boggi.

Här handlade det om den i dagsläget största Euro 6-motorn på 580 hästar, Toplinehytten med väl tilltagen hyttvolym och luftfjädrad 19-tonsboggi med dubbelmonterade hjul på stödaxeln, treblads parabelfjädring och åttatonsaxel framtill.

Scania som snart är en av få och på vår marknad den enda tillverkaren som kan erbjuda V8 håller hårt i



Foto: Mats T. Karlsson, Scania



” Ekipaget känns bra på vägen, om än lite vingligt. Det hände fler än en gång att man behövde parera med ratten.







&gt;&gt;&gt;&gt;

motortypen. V8:an är signum för Scania och det skulle nog för många innebära en smärre katastrof om den ströks ur motorprogrammet, men inom en överskådlig framtid ser den ut att få vara kvar för alla som vill ha det lilla extra. Visserligen är det inte så mycket ljudupplevelse att få idag men det finns kanske fortfarande holländska cd-skivor med V8-ljud att köpa. Största V8:an 730 – eller om den blir ännu större i framtiden – går dock ännu inte att få som Euro 6.

Körmassigt så ger den provkörda 580:n kraft med råge och har alltid mer kvar att ge. Den var kursstabil och stadig, säkert mycket tack vare boggin med dubbelmonterade hjul på stödaxeln. Den var helt enkelt en behaglig tur även på de riktigt kurviga avsnitten mellan Nykvarn och Järna.

Lite av ett motsatsförhållande till R580 är Scania R410 Streamline som Europaekipage, vilket lär bli en volymmodell för åkerierna med stora fordonsflottor.

DC13 med 410 hästar räcker gott och väl till för Europakombinationen med 40 tons totalvikt. Vridmomentet är imponerande 2 150 Nm vid 1 000-1 300 v/min. Det ligger till och med en bit över siffrorna som föregångaren visade, 420-motorn som Euro 5 och EEV, vilken hade sitt maximala vridmoment på 2 100 Nm vid 1 100-1 400 v/min, men då var det ju en liter mindre cylindervolym på DC12-motorn.

DC13 410 använder sig varken av EGR-teknik eller variabel turbogeometri, något som kan hålla investeringskostnaden nere och bör intressera storåkarna nere i Europa.

**DEN I OPTICRUISE INTEGRERADE** Active Prediction med körprogrammen gjorde ingen skillnad vilket ekipage som än kördes, systemet fungerade klockrent och anpassade gaspådraget före upp- eller nedförslöpporna så länge vägvägnen med topografin fanns tillgängliga. Det gäller bara komma ihåg att ändra körprogram om sträckan skiftar i körförhållande. Den som exempelvis glömmar kvar systemet i powerläget när man rullar fram på fina landsvägar kan räkna med röda siffror i bränsleförbrukningen. Programmen skiftas via rattspaken för Opticruise. Reglagen för farthållaren sitter i sin tur i multifunktionsratten, det handlar om totalt tre flerlägesströmställare så det blir många funktioner på liten yta. Även om man snart lär sig funktionerna skulle större knappar vara att föredra även om kanske estetiken får stå tillbaka.

Det kan också nämnas att de olika körprogrammen kan programmeras om, om bilen ska gå på helt andra uppdrag. Vad det kostar är en annan fråga.

Efter ett första körintryck tycker jag Scantias Opticruise i kombination med Active Prediction fungerar väl. Det är dock ingen tvekan om att det tar sin tid att komma in i funktionerna för att kunna utnyttja systemet maximalt och se ett resultat av bränslebesparingar med Eco-läget. Min slutsats är ändå att systemet bara hjälper till att göra förare till strax över medelmåttor. Man behöver fortfarande tänka själv för att uppnå bästa bränsleekonomiska resultat, och det handlar ju inte bara om bränsleekonomi utan även om hänsyn till medtrafikanterna.

Till förfogande vid provkörningen finns också en Scania R113 Streamline (originalet) från 1996 för en tur inne på demobanan, något som självfallet inte kunde motstås. Inte bara som referens till de moderna vagnarna utan även för att av nostalgiska skäl få tillfälle att med spak få rota lite i en GRS900-låda.

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

