



## Riktiga transportlösningar i fokus hos Scania

Hållbarhet här och nu är Scanias slogan. Fantasifulla prototyper som lockbete till montern fick stå tillbaka på årets IAA-mässa och fokus riktades istället på vad som kan erbjudas idag. Claes Erixon och Christian Levin gav sin syn på saken.

**Text & foto:** Bosse Norvinge. **Foto:** Scania

**IAA-MÄSSAN I HANNOVER ÄR** plattformen för många att kunna passa på att få uppmärksamheten med deras framtidsvisioner. Den ena konceptbilen mer spektakulär och häpnadsväckande än den andra. Hos Scania lös futuristiska prototyper och framtidsdrömmarna däremot med sin frånvaro, i alla fall som fullskalemodeller. Men faktum är att Scania inte ens historisk haft så mycket av den varan att egga tekniknördarna med.

– Det viktiga är att visa vad vi kan erbjuda här och nu. Visst kittlar det men vi vill visa vad vi kan sälja nu och vad som innebär en lönsamhet för kunden, säger Claes Erixon, chef för forskning och utveckling på Scania.

– Det är fokus på el ute men det är ännu inte en lösning. El är inte moget för tunga fordon utan det kommer först inom urbana transporter och det dröjer kanske 5 år innan det handlar om större volymer. Inom fjärrtrafik kommer det att ta längre tid. Batterierna kostar en massa och det är en stor utmaning med uppladdningen.

**MEN SCANIA ÄR ÄNDÅ** en bra bit mot elektrifieringen. Tre helelektriska bussar i Östersund tre stycken.

Claes Erixon pekar samtidigt på Scanias nya hybridlösning med 10 km räckvidd på eldrift. Resten körs den på diesel, eller ännu hellre på HVO eller Biodiesel.

– Många säger dieselmotor, vi säger förbränningsmotor. Alla våra motorer kan köras på HVO, flera på biodiesel och gas. Och nu har vi även etanolbilar, säger Claes som inte tror att förbränningsmotorns tid är uträknad.



**CLAES ERIXON MEDGER OCKSÅ** att det ligger mycket politik i diskussionen om alternativa bränslen.

– Samhället och myndigheterna måste vara konsekventa och det är viktigt att de håller en linje. Det måste vara stabilt över tid.

– Samtidigt måste det vara hållbarhet även hela linjen med batteriet, tillägger Claes och nämner det svenska företaget Northvolt som planerar att tillverka batterier i Skellefteå, en verksamhet som Scania har investerat i.

– De kommer att kunna redovisa hela kedjan från de lokala råvarorna till batterierna och även återvinningen. Och spillvärmerna vid tillverkningen tas till vara i värmeverket.

– Eldrift är en spännande fråga och man kan önska hur mycket som helst, men går det inte att få en hållbar affärsverksamhet är det svårt.

**SCANIA SÄGER SIG VARA REDO** för mer uppkopplade fordon, elektrifiering och självkörande lastbilar. Experiment pågår i stor skala men driftsekonomin är A och O, och lösningarna måste fungera.



– Vi testar lastbilar med bränsleceller men snackar inte så mycket om det, säger Scanias försäljningschef Christian Levin, och kommer snart in på produkter som direkt är redo för marknaden.

– Med vår nya hybrid som även kommer som plug-in kan kunden få uppemot 30 procentiga bränslesparningar. Men det beror på hur du kör.

– Det är den sista biten in som eldriften kommer till användning.

**NÅGRA ANDRA VARUMÄRKEN** inom Traton-gruppen presenterade sina fullskaliga framtidsvisioner. Inte Scania. Däremot kommer samarbetet mellan företagen i framtiden bli än mer samordnat. Men att MAN och Scania blir ett och samma fabrikanter tror inte Christian Levin.

– Scania kommer fortsatt att vara premium-märket inom Traton och vi kommer att få kriga mot Volvo och Mercedes, säger Christian och understryker med tryck att det inte kommer att bli någon gemensamt service- och verkstadsnät även om fler komponenter kan bli gemensamma.

– Vi ska ha våra egna servicenät. Det är alla överens om. ●