

Urbana lastbilar med nya motorer



FOTO: BOSSE NORVINGE

Nu presenterar så Scania slutligen sina distributionslastbilar. Därmed den sista fasen av lanseringen av nästa generation Scania. Svensk Åkeritidning fick som första tidning möjlighet att ta en provsväng med minstingen i ledet.

Text: Bosse Norvinge

Scania lanserade nyligen sina distributionsbilar, och i jämförelse med fjärrbilarna och anläggningsbilarna i betydligt blygsammare skala utan fyrverkerier, fanfarer, glass och ballonger.

Det är tredje och sista fasen i lanseringen av "Next Generation Trucks" med den lågbyggda P-hytten som dök

upp redan i samband med XT-lanseringen och den lågbyggda hytten som får namnet L. Dessutom en rad nya motorer, eller snarare en vidareutveckling av tidigare.

NYTT I SAMMANHANGET BLIR i alla fall tre nya sexcylindriga 7-litersmotorer, eller närmare bestämt på 6,7-liters slagvolym benämnda DC07 som utvecklats

i samarbete med amerikanska Cummins. Där heter motorn ISB 6.7 och bestyckar bland annat Dodge Rams full-size pickuper och då med 350 hk.

Scanias version bygger förvisso på en grundläggande plattform men har valt att skippa både EGR-ventil och variabel turbo och istället satsat på sitt egna helt SCR-baserade efterbehandlingssystem, eget styr- och reglersystem samt turboinstallation med fast turbogeometri.

Effektnivåerna är 220, 250 eller 280 hk. Just 280-hästarsversionen, kan även nämnas, har använts i Scanias stadsbussar sedan en tid tillbaka.

I DEN BILEN VI PROVADE, en P220 satt det minsta alternativet, en 220-hästare.

Med 6 tons barlast i skåpet kändes den hyfsat pigg även om 220-motorn upplevs som lite trött när det lutar uppåt.

DC07-motorerna utvecklar sina bästa vridmoment 1 000, 1 100 och 1 200 Nm vid 1 050–1 600 v/min och är således lite mer högvarviga än sina större motorsyskon. I 80 km/h varvade den 1 300 v/min och är växlad för att behagligt även kunna framföras på landsvägarna. Ljudnivån är helt i klass med modellserierna för tyngre och längre transporter, inte alls så självskrivet i den klassen alla gånger.

AVGASBROMSEN I TVÅ STEG, med eller utan nedväxlingar kändes aningen menlös speciellt när man har retardern som referens, även vid jämförelsen med helt olika tonnage.

TITTAR VI HÖGST UPP i DC07:ans lista finns 280-hästaren. Med andra ord tätt intill motorsvagaste 9-litaren men där vridmomentet skiljer med 200 Nm. Men en fördel på DC07:ans sida är förutom gissningsvis priset även vikten då den är hela 360 kilo lättare och dessutom medger en 10 centimeter lägre motortunnel i P-hytten, och det är bara under P-hytten som DC07 ska stoppas ner.

DEN LÅGA P-HYTEN är rymlig åt alla håll och ger god närsikt i stadstrafik även om en del gömställen finns runt hytten. Ett tillval att avhjälpa något av detta är Scania City Safe Window, som vi från och med nu helt enkelt kallar för vad det är. En närsiktsruta, och faktiskt också en eluppvärmd sådan. Den kan beställas till förutom P-serien också till L-hytten: Men varför inte också till G-serien?

Den hytten riktad till anläggningstrafiken lär i stor omfattning snurra omkring i städerna och kan ha nytta av ett extra hål i dörren. Och när kommer 360-graders kameravyn från de tunga lastbilstillverkarna?

MOTORN TROR JAG SKA LYCKAS BRA, även i en Scania. Och oss emellan, den låter ju rätt mycket bättre än den 5-cylindriga, och definitivt vad en fyra skulle ha gjort. Jag trodde faktiskt att



7-liters motor. FOTO: SCANIA

den nya lilla motorn skulle bli just en fyra baserat på Scantias tidigare nästan orubbliga modultänkande. Men saker och ting har förändrats, troligtvis genom den nya ägarstrukturen.

HUR SOM HELST ÄR DET SVÅRT att tro att distributionsserierna skrivit sista stora kapitlet i lanseringen av nya generationen. Nu kan man roa sig med spekulationer om något publikdragande Scania kan ha i bakfickan längre fram i år när det ju är både Elmia Lastbil och IAA i Hannover. Kanske rent av en starkare V8. Vem vet?

MARKNÄRA HYTT MED

MÅNGA FÖRDELAR

Nu lanseras nya generationens lastbilar med lågt placerad hytt för bästa närsikten, enklare genomgång och extra lågt insteg för många i- och urstigningar under ett arbetspass – Scania L-serien.

L-hytten är två meter lång och finns i tre olika takhöjder. Den kan specas med upp till tre bältade passagerare.

I standardversion handlar det om två fotsteg och en golvhöjd på 93 cm. Som tillval kan väljas den automatiska nigningsfunktionen tillsammans med ett enkelt fotsteg och 80 cm golvhöjd gör momentet ännu enklare.

Motoralternativen är endast 9-litaren men i tre effekter från 280 till 360 hk. Både den L-hytten och den nya dubbelhytten beställs som A-order och inte som tidigare S-order (special order) vilket innebär att de tillverkas direkt på linan i Södertälje.

GASMOTORER FÖR NYA GENERATIONEN

Starten har gått för en produktoffensiv från Scania beträffande alternativa bränslen för den nya lastbilsgenerationen. En ny 13-liters motor för CNG och LNG lanseras som tillsammans med 9-litarna ger en bred linje gasmotorer med totalt tre olika effektalternativ.

OC13 är en helt ny 410-hästarmotor och vridmomentet visar på 2 000 Nm vid 1 100–1 400 v/min. Med detta erbjuds från Scania en gasmotor som i sitt utförande för flytande gas (LNG) lämpad för kretsstrafik och fjärrtransporter. Som 40 tons ekipage utlovas närmare 110 mils räckvidd på en tank. I CNG-version ska räckvidden vara 40–50 mil.

9,3-litersmotorn OC09 levererar 280 och 340 hk vid

1 900 v/min och ett vridmoment på 1 350 respektive 1 600 Nm vid 1 100–1 400 v/min. ●



Gasmotor. FOTO: SCANIA



FOTO: SCANIA