

Vinterprovningar



Svensk Åkeritidnings tekniske redaktör kunde förstås inte motstå när Scania bjöd in till provkörningar uppe i norska fjällvärlden. Så värst mycket nyheter var det inte – men nog tog han sig ut på hal is. Timmerbil på småvägar är inte att leka med.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

För de som kan de nordiska vinterskidorterna så klingar norska Trysil lite extra. För oss andra kan Trysil beskrivas som platsen med landets största alpina skidanläggningar inte långt från Idre- och Sälenfjällen på andra sidan gränsen.

Mitt i skidsäsongen, bland turisterna, har Scania Norge de senaste fem åren arrangerat Scania Winter. I år hade man dragit ihop 16 olika lastbilar till den lilla lokala flygplatsen på fjället. Några direkta nyheter fanns inte på plats – det nya var underlaget. Presskörningar sker sällan i något annat än ett varmt EU-land, så det här var ett befriande uppvaknande från det annars sedvanliga fipplandet med farthållare och förarsystem. Här gällde det också att var försiktig med att använda retardern och beakta underlaget för att ha rätt fart i början av nerförsluten. Det är fortfarande något av en röd fläck för de annars så förutseende systemen, men vem vet, i framtiden kanske parametrarna om väder och underlag finns med.

I Trysil fanns allt från allhjulsdrivna fordon för terrängen, brandbil och ett flertal olika distributions- och anläggningsbilar. Här erbjöds bil och släp för skog eller anläggning och dragbilar med skåp-, link-, tipp- och maskintrailer. Däremot var förstås europatrailerekipage

” Ett befriande uppvaknande från det annars sedvanliga fipplandet med farthållare och förarsystem.



med 4x2-dragbilar bannlysta – men så säljs det heller knappt några eurodragare här. Norge är för övrigt en speciell marknad för Scania som etablerade sig i landet så tidigt som 1945. Idag har hela 68 procent av de sålda bilarna V8, varav 730 säljer bäst. Självt riktade jag in mig på anläggnings- och skogsbilar – och det började med en tur i timmerekipaget, en R520 med retarder med en bromskraft på 4 100 Nm, så här gällde det verkligen inte att dra ner spaken i ändläget hur som helst när vi åkte utför den hala backen på riksväg 25 ner mot Trysilälven och Nybergsund.



R520 är ett 60-tonsekipage med byggnation från finska Alucar och Epsilon, niotons parabelfjädrad framaxel och luftfjädrad tandemdriven boggi. Som så ofta i sammanhangen satt det en demoförare i högerstolen och den här gången ville det sig inte bättre än att hon råkade skicka in mig på en slinga med små grusvägar.

Som gammal dragbilsåkare ska jag villigt erkänna att det gick kalla kärar när demoföraren i fordonet bakom vrålade i kommunikationsradion att där skulle vi inte köra. Men vad då? Det är ju vardagen för timmerbilsåkarna, även om jag inte har så mycket erfarenhet av 60-tonsekipage på snötäckta skogsvägar. Jag lärde mig i alla fall rätt snabbt att bara försöka hålla ut så långt man vågar, hålla koll i speglarna att släpet håller sig på vägen och om det skär ner bara försöka ge fullt och hoppas att släpet kommer upp igen och inte lägger sig i vegetationen.

Den här gången gick det bra. Även om man tidvis var snöblind eftersom det var lika vitt på den sandfria vägen som i diken och i skogen runt omkring. Redan innan de vanskliga partierna använde vi lastöverföringsfunktionen och spärrade mellandifferentialen. Alla reglage sitter väl samlade på tractionpanelen med vred för differentialspärrarna och strömbrytare för lastöverföring och eventuell boggilyft.

LASTÖVERFÖRING SOM DET heter hos Scania, eller om man hellre vill kalla det axeltrycksfördelare eller avlastare, används när mer vikt ska läggas på drivaxeln för att bland annat skapa bättre fäste för drivhjul.

Sedan visas de aktuella procentsiffrorna på fördelningen i kombinationsinstrumentets display. Lastöverföringen finns i olika varianter, dels en EU-variant med hastighetsbegränsning som bara flyttar över 30 procent och som slår av vid farter över 30 km/h. Denna står dock inte långt upp på önskelistan hos nordiska förare utan för oss finns istället en obegränsad där man doserar själv. Bra för extra framkomlighet på hala underlag. Det enda vore väl i så fall en snabbare återgång från maxläge till >>>>

>>>>

50/50-positionen. Tractionpanelen sitter lättåtkomlig bakom ratten på höger sida, men hade det varit manuell växellåda skulle jag allt gärna önskat enheten på vänster sida om ratten för att samtidigt kunna jobba med drivaxeltryck och diffspärrar, och samtidigt kunna se till att ha rätt växel i. Men den saken behöver man inte fundera så mycket på idag då manuella växlingar snart bara är något för veteranrallyn.

Scanias automatiserade växlingssystem Opticruise har utvecklats under många år, och nu har man ett väl fungerande växlingssystem, i alla fall jämfört med de första exemplaren. Men man bör ändå inte provocera för mycket med gaspedalen. Växlingssystemen generellt är inte felfria utan jollrar man för mycket med pedalverket och retardern kan det ge datorn tokspel och det vill man ju inte på isiga vägar.

NÄSTA FORDON I MINA händer var en Scania R520 8x4*4, med andra ord en tridembil, här som krokväxlare och utan släp, alltså betydligt lättare att ta sig fram med på de slingriga skogsvägarna. Totalvikten låg på 31,6 ton och för barlasten stod en 14-tons Hitachi Zaxis 130 LCN bandgrävare på maskinflaket.

Lastöverföringen på denna fungerar något annorlunda jämfört med en 6x4 som för över axeltrycket till den främre av de drivande axlarna. Här är det istället den bakre drivaxeln som kan ta extra lastvikt, vilket är lättbegripligt när man ser tridembilens uppbyggnad. Allt tryck på den främre hade blivit helt galet och styrförmågan hade i det närmaste upphört.

Jag passade också på att ta en sväng på manöverbanan där man bland annat fick prova bromssträckor på snö, ett underlag som under dagen blev till ren is. Kontentan blev att verkligen trycka hårt på bromspedalen och låta ABS-systemet arbeta istället för att fejbromsa. Alla kunde också se hur en hastighetsökning på bara tio km/h gav en betydligt längre stoppsträckan, en riktig tankeställare.

I ANSLUTNING FICK JAG också pröva på att köra snöplog. Två plogutrustade Scania Komplet tippbilar hade ställts till förfogande för att mätta alla med sug efter att skyffla snö med lastbil.

Bilarna, en R580 och en R520, båda 6x4 och med 3,30 axelavstånd var utrustade med Øveraasens diagonalplogar i två storlekar. Jag valde den större av dem, en DH 285 D på en Scania R580. Alla funktioner styrs enkelt från en liten kontrollpanel med joystick. Och att känna till var plögen befinner sig mer exakt är nog något man snart kommer in i, men till en början får man allt ta det lugnt och ha marginalerna till belysningsstolparna.

Det hela gick förvånansvärt riktighetsstabil även om det var en traditionellt kort Norgettippbil med 3,3 meters axelavstånd. Inga större tendenser att dra åt sidan även om kraftiga snövallar forcerades. Men så hade vi ju heller ingen sidovinge på.

bosse.norvinge@akeri.se



TIMMERBILEN

Scania R520 LA6x4HSA

Hytt: CR19 normal, fyrpunkt luftfjädrad. **Motor:** DC16 101, V8 16,4 liters cylindervolym, Euro 6 **Effekt:** 520 hk (382 kW), vridmoment 2 700 Nm vid 1 000–1 300 v/min **Växellåda:** GRSO905R Opticruise tolvväxlad, med överväxel **Axelavstånd:** 4 700 + 1 350 mm **Framaxel:** Niotons, parabelfjädring. **Tandemboggi:** 21-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 3,42:1 **Däck:** framaxel 385/55R22,5, drivaxlar 315/70R22,5 **Påbyggnad:** Alucar timmerrede och Exte bankar, Epsilon M110L 97 kran **Släp:** Parator SV 18–20. Exte bankar. 12 975 mm längd. Fyraxlig. 265/70R22,5 däck.



KROKBILEN

Scania R520 LB8x4*4HNB

Hytt: CR19 hög, fyrpunkt luftfjädrad. **Motor:** DC16 101, V8 16,4 liters cylindervolym, Euro 6 **Effekt:** 520 hk (382 kW), vridmoment 2 700 Nm vid 1 000–1 300 v/min **Växellåda:** GRS905R Opticruise tolvväxlad, utan överväxel **Axelavstånd:** 3 550 + 1 350 + 1 300 mm **Framaxel:** Niotons, luftfjädring. **Tridemboggi:** 28-tons, luftfjädring, enkelväxel. Utväxling 2,92:1 **Däck:** fram-/stötaxel 385/65R22,5, drivaxlar 295/80R22,5 **Påbyggnad (Scania Komplet för Norge):** Joab krokväxlare



PLOGBILEN

Scania R580 CB6x4MHZ

Hytt: CR19 normal, fyrpunkt luftfjädrad. **Motor:** DC16 102, V8 16,4 liters cylindervolym, Euro 6 **Effekt:** 580 hk (427 kW), vridmoment 2 950 Nm vid 1 000–1 350 v/min **Växellåda:** GRSO905R Opticruise tolvväxlad, med överväxel **Axelavstånd:** 3 300 + 1 350 mm **Framaxel:** Niotons, parabelfjädring. **Tandemboggi:** 21-tons, parabelfjädring, navreduktion. Utväxling 4,21:1 **Däck:** framaxel 385/65R22,5, drivaxlar 315/80R22,5 **Påbyggnad (Scania Komplet för Norge):** Tippbyggnad från Istrail med tolvkubiks flak