



Vitryssen

Nykomlingen på den svenska marknaden, Vitryska MAZ som premiärvisades i somras rullar nu i stockholmstrafiken. Svensk Åkeritidning fick tillfälle att göra en arbetsdag i anläggningssvängen med det första exemplaret i landet.

Mitt i sommaren introducerades MAZ i Sverige, något som vi rapporterade om i Svensk Åkeritidning. Det var en blygsam introduktion i Åstorp utan någon påkostad show med glass och ballonger. En demonstrationsvagn lånades från Vilnius, Litauen där MAZ har en sammansättningsfabrik. Trots en försiktig lansering visade många åkare intresse för den fyraxlade anläggningsbilen och det var bland annat det minst sagt fördelaktiga priset som väckte nyfikenheten.

Den första levererade i Sverige gick till Gunder Pettersson på Gilbert Björkmans Åkeri i Upplands-Väsby, ett åkeri med ett 25-tal enheter vilka rullar för Bellmans Åkeri & Entreprenad AB. Det blev en 8x4 demovagn med liknande specifikation som visnings-exemplaret i Åstorp. Premiärbilen kördes direkt från hamnområdet i Ystad upp till Jönköping och Lastbil 2012 där den ställdes ut i MAZ Swedens monter.

Dagens uppdrag gick ut på att leverera 0-300 krossmaterial från en krossplats mitt emellan körfälten på E18 till ett släntbygge, då Rissnekorset i Sundbyberg byggs om till en planfri trafikplats. MAZ:en var smutsig och hade hunnit få det extrautrustade solskyddet sönderkört, men det är just så verkligheten ser ut. Alltså inga blänkande demofordon här inte. Vintern hade tagit Stockholm i sitt grepp men några tveksamheter att MAZ:en skulle klara av snö och kyla förelåg aldrig då den faktiskt är konstruerad för sibirisk vinter.

Egentligen ska det sitta en modernare stötfångare på 2012:orna. Vilket får MAZ att mer påminna om MAN. Både den nya och den gamla modellen av stötfångare verkar vara känslig. De är tillverkade av glasfiber-ärmerad plast i ett enda stycke och en skada kräver en ny, så vida det inte går att plasta ihop den. Enheten sitter dessutom mycket lågt för att sitta på en anläggningsbil men ett kraftigt stålrör på baksidan är tänkt att kunna rädda plasten.

TRE FOTSTEGSTEG ÄR DET upp i hytten och de sitter allihop helt i lod, alltså ingen trappstegskonstruktion här inte. Stegen blir lätt halkiga med lera eller snö under sulan och hela konstruktionen av plast känns aningen vek. Dörrarna öppnas 90 grader eller till och med lite där utöver.

Finish och passform på instrumentbräda och inredning är i stort sett lika med noll. En hel del gjutskavanker, men det är ju tänkt som ett regelrätt arbetsfordon och inget annat. Knappar och reglage sitter lite här och där. Som kuriosa kan nämnas att Scania's dörröppnare från 3-serien används.

Tändningslåset sitter mitt bakom rattstängens mot föraren och den används för att både starta och stoppa motorn.

Mätarna kräver lite tillvänjning då de ser rätt lika ut. Varvräknaren skulle lättare kunna särskiljas med lite röda och gröna fält, om inte annat skulle färgerna lätta upp den annars så dystra brädan. Färger har inte ens använts till att skilja varmt från kallt på värmeregagen.

TUTAN SITTER INTE MITT i ratten som det ser ut vid en första anblick. Däremot i bägge spakarna. Man trycker in antingen vindrutetorkar- eller blinkersspaken. Den ena för vanlig signal och den andra för starkhornssignal.

Det smäller och ljuder i det mesta. Blinkersn klickar kraftigt när den slås på och det låter lika mycket i återgångsmekanismen. Kupéfläkten surrar högljutt och handbromsen nyser som en 70-talare när den ansätts. Däremot är motorn överraskande tyst både i och utanför hytten.

Varken fram eller sidorutorna är så värst stora men man sitter rätt högt i hytten vilket ger hyfsat bra koll på vad som händer runt hytten. Spegelarrangemangen får visa vad som döljer sig i de döda vinklarna vilket de gör med beröm godkänt, och dessa tar för övrigt inte mycket av sikten. Bågarna är minimala och inte en massa överdimensionerade plastkåpor heller. Vidvinkelspeglar finns på båda sidorna och dessa tillsammans med huvudspeglarna har värme.

Det är bedrövligt dåligt med förvaringsutrymmen, både för småprylar och större nödvändigheter. Några kompletterande lådor på utsidan ges ju heller inte utrymme till då alla hjul och tankar tar sin plats. Det finns egentligen bara en sak att göra. Ta fram tumstock, såg och spånskiva och bygga sig lådor och fack på de tomma ytorna som det annars finns rätt gott om.

ANLÄGGNINGSBILARNA från MAZ är bestyckade med MAN 400-hästars Euro 5 motor, vars storlek inte är överdriven, särskilt inte om något ska hänga efter. Men ett märkbart bra vridmoment på låga varv finns. Tanken är att en tridemkärra ska användas efter bilen, men lite justeringar återstår då VBG-draget tagits bort efter som flaket tog i draget när det tippades.

Växellådan kommer från ZF och har sexton växlar. Fyra lägen, range- och splittdel. Hög- och lågregister manövreras genom att slå spaken i neutralens högra respektive vänstra ändläge. Det hade underlättat med mer vana och visst känns det i en ovan arm då det krävdes bestämda slag till ändlägena och backen var aningen bödig att få i. Splittar gör man däremot med en mer bekant vipprömbrytare på spaken.

Det är alltså fyra axlar med totalt tolv hjul som ligger på vägen. Trapetsfjädring och tandemdrivning bak och parabelfjädring fram. Inte en enda luftbälge, inte ens till hyttfjädringen. Ändå går Mazon hyfsat komfortabelt



>>>

med tanke på omständigheterna. Kanske är man inställd på att flyga omkring i hytten. Jo, en luftbälg finns och den sitter under stolen och där gör den faktiskt en del nytta.

Ratten går att ställa framåt och bakåt men körställningen går ändå lite åt 1970-talet, eller senare 70-talet för att använda en snällare beskrivning. På vägen kan bilen få för sig att komma i gungning ungefär som en dragbils-pitching.

Kraftuttaget kopplas in med ett vred och tippens respektive baklämnen manövreras med var sin strömbrytare. Däremot skulle Maillertippen gärna fått vara snabbare både upp och ner. Den höga baklämnen är borttagen och ersatt av en automatläm för att underlätta lastning med grävmaskin. Det krävs uppmärksamhet då lagliga dryga 17 ton lätt och obemärkt kan överstridas av en maskinist som lastar den 21 kubik stora baljan. För övrig märktes det nästan inte att det var lass på bilen. Den går ruskigt stadigt på vägen och på dåligt underlag tar sig MAZ:en fram som en stridsvagn. Antispinnsystemet är behjälpligt, bara man inte håller för låga varv när det börjar spinna.

– MAN:en tog sig fram bra men MAZ:en är ännu bättre, berättar chauffören Fredrik Axe som är mycket nöjd med bilen. Fredrik fick förtroendet att ta hand om MAZ:en efter att tidigare varit pilot på en MAN TGS 6x4.

– Det var bara lite bekymmer innan vi kom underfund med värmaren.

VÄRMAREN HAR SIN EGEN dieseltank för att säkerställa funktion även om vagnen kör bränslestopp mitt ute på den sibiriska tundran. Diesel fylls genom ett påfyllningsrör som nås, om än med lite besvär, framifrån under frontluckan. Det är för övrigt det enda som görs under luckan förutom att fylla på kylarvätska och härberga pumpstången. Någon oljesticka återfinns inte där utan man får förlita sig på tekniken och kontrollera nivån via det digitala instrumentet på instrumentbrädan.

På säkerhetssidan finns det ABS-bromsar. Andra avancerade och dyra elektroniska säkerhetssystem saknas och något större konstruktionsarbete vad gäller hyttkonstruktionens säkerhet är inte heller att räkna med.

– Bränsleförbrukningen ligger som hos de andra fabrikaten på åkeriet runt 4,5 liter/milen i den körningen, berättar ägaren Gunder Pettersson även om det är tidigt att dra några siffror.

Gunder Pettersson är mycket nöjd med nykomlingen från öster som nu finns i vagnparken som annars företräds av Scania, Mercedes och MAN.

– Vi har beställt två MAZ till och de kommer då med riktiga bergflak, avslöjar Gunder.

Det finns säkert många termer att använda för MAZ:en. Enkel och omodern kan låta lite negativt. Robust och enkel att fixa själv är andra adjektiv och faktum kvarstår att man får utan problem två MAZ till priset av en med ett betydligt mer välkänt emblem i fronten.

bosse.norvinge@akeri.se

EGU134, MAZ 66516V8-520 8X4

Årsmodell: 2012 **Mätarställning:** 685 mil
Hytt: Daghytt, galvaniserad. Luftfjädrad förarstol och fast passagerarstol **Motor:** MAN D2066 LF41 commonrail, rak 6-cylindrig 10,52 liters cylindervoly, Ad-blue, Euro 5 **Effekt:** 400 hk (294 kW), vridmoment 1900 Nm **Växellåda:** ZF 16-växlad range-låda med splitdel **Axelavstånd:** 2030+2620+1400 mm **Framaxlar:** 7-tons, parabelfjädring
Boggi: 16-tons, trapetsfjädring, navreduktion
Tjänstevikt: 14 825 kg, max last 17 175 kg
Totalvikt: 32 000 kg **Påbyggnad:** Meiller 21 m³, 5790 mm långt tippflak. **Uppgiven bränsleförbrukning:** 36,00 l/100 km
Övrigt: ABS, ASR, AC, C-lås, Eberspächer hyttvärmare. **Garantier:** Servicegaranti 18 månader eller 10 000 mil **Ca pris:** Under 850 000 kr exkl. moms.

