



4. syyskuuta 2017

Scanian vuosisataiset maanrakennusperinteet

Luottamusta rakentamassa maailmalla

Scania on jo yli vuosisadan ajan osallistunut maansiirto- ja rakennustoimintaan. Entisaikoina Scanialla oli erinomaiset koeradat välittömästi tehtaan porttien ulkopuolella, koska tuohon aikaan kaikki Ruotsin tiet olivat päällystämättömiä ja yleensä huonokuntoisia. Runsas vuosisata sitten Scanian vuosituotanto oli noin 200 ajoneuvoa, ja kaikki tuotteet rakennettiin yksittäisen asiakkaan toivomusten mukaan. Nykyään valmistuksen mittakaava on täysin erilainen, mutta räätälöidyt ratkaisut ja pyrkimys järeisiin, teknisesti kehittyneisiin ja silti yksinkertaisiin ratkaisuihin on edelleen Scanian yrityskulttuurin tärkein piirre.

Harvat toimialat ovat moninaisempia ja samalla erikoistuneempia kuin maansiirto- ja rakennussektori. Se tarkoittaa, että Scanian on tunnettava sekä alan eri segmentit että kunkin sovelluksen haasteet. Kyky tyydyttää erilaisten asiakkaiden yksilölliset tarpeet on juurtunut syväälle Scanian yrityskulttuuriin. Nykyään, kun tuotantovolyymit ovat 500 kertaa suuremmat kuin 1910-luvulla, tästä selviää vain ennakoivalla kehitystyöllä ja maailman johtavan moduulijärjestelmän avulla.

Tehtaan portista testiradalle

Suurin osa Ruotsin tiestöstä oli päällystämätöntä 1950-luvun keskivaiheille saakka. Siksi ei ole yllättävää, että kaikki taannoin myydyt Scania-Vabis-autot rakennettiin kestävämmän Ruotsin tiestön joskus maastomaisia olosuhteita. Ei ole kovinkaan yllättävää, että Ruotsi, 1 600 kilometriä pitkä maa, jossa oli suuri määrä sorapintaisia teitä, oli paratiisinomainen alue tienhoitotehtäviä suorittaville kuljetusliikkeille. Monet maantiet olivat kulkukelvottomia keväiseen rospuuttoaikaan. Sateella tiet olivat mutaisia ja liukkaita, kuivien teiden pölyämisestä kärsivät niin autot kuin niiden matkustajat. Talvella tiet oli aurattava, jotta ne säilyivät kulkukelpoisina.

Koteja miljoonille

1910-luvulta 1960-luvulle Ruotsi kehittyi köyhästä maatalousmaasta nykyaikaiseksi teollistuneeksi hyvinvointivaltioksi. Noin 60 vuotta sitten koko kansakunta eteni kaasu pohjassa, asuntoihin ja infrastruktuuriin investoitiin valtavia määriä. Scania-kuorma-autot osallistuivat merkittävällä panoksella kuljettamalla soraa, maata, hiekkaa, betonia ja kaikenlaisia rakennustarvikkeita tuhansille työmaille.



Scania-Vabisin maansiirtoajoneuvot – kuten tämä ikoninen DLT75 6x4 vuodelta 1958 – osallistuivat ratkaisevan suurella panoksella nyky-Ruotsin rakentamiseen 1960-luvun ns. ennätysvuosina.

1960-luvun loppupuolelle saakka ajoneuvon kokonaispituus ja -paino olivat Ruotsissa "rajoittamattomat". Ainoa huomioon otettava asia oli, ettei akselipaino saanut ylittää kahdeksaa tonnia. Siksi ruotsalaiset tienkäyttäjät joutuivat joskus sietämään useista perävaunuista koostuvia maantiejunia, jotka häiritsivät muuta liikennettä. Lopulta kaikki kärsimykset johtivat kuitenkin kauniiseen lopputulokseen; Ruotsiin rakennettiin vuosina 1965–1975 noin miljoona uutta kotia.

Moduuliajattelu

Scania kasvoi ja kehittyi kilvan Ruotsin kanssa. Scania tunnettiin jo 1920- ja 1930-luvuilla kestävien ja luotettavien ajoneuvojen valmistajana. Scania solmi myös pitkäaikaisia suhteita valtion laitoksiin ja julkisiin organisaatioihin, esim. kansalliseen rautatieyhtiöön, postiin, läänien tielaitoksiin, Ruotsin kansalliseen tielaitokseen sekä julkishallinnon kuljetustoimijoihin. Se kehitti yhteistyössä näiden kanssa ratkaisuja tiekuljetusten ja kuljetuspalvelujen kohtaamiin haasteisiin.

Esimerkkinä mainittakoon useat tienrakennukseen ja teiden kunnossapitoon kehitetyt kolmitiekipillä ja levitinlaitteella varustetut kuorma-autot, jotka kehitettiin yhdessä tuolloisen valtakunnallisen tieviranomaisen, Vägstyrelsenin kanssa. Scania-Vabis pääsi vähitellen melkein monopoliasemaan teiden kunnossapitokaluston toimittajana Ruotsin tiepiireille.



Scania 140 V8 hoitamassa raskasta kuljetusta Englannissa 1970-luvulla. Marginaalit olivat pieniä jo siihen aikaan, mutta kuljettajalla oli ainakin riittävästi hevosvoimia käytössään.

Räätälöidyistä ratkaisuista tuli Scanian tunnusmerkki, kuten myös kyvystä yhdistää olemassa olevia komponentteja älykkäästi, täyttämään erilaisia asiakastarpeita. Kykyä kehitettiin 1930-luvulta alkaen, ja siitä kehkeytyi sittemmin nykyinen moduulijärjestelmä. Ensimmäiset moduulirakenteiset moottorit esiteltiin vuonna 1939, ja ensimmäinen täydellinen moduulirakenteinen kuorma-automallisto vuonna 1980.



Poikkeuksellista kestävyyttä

Scania-Vabisin tienhoidosta ja rakennustyömaista saama kokemus oli erittäin hyödyllinen yhtiön aloittaessa vientikaupan 1940-luvun loppupuolella. Ajoneuvoilla oli etumatkaa sellaisiin kilpailijoihin, jotka tulivat paino- ja pituusrajoitusten alaisista maista, ja ne pärjäsivät erittäin hyvin Etelä-Amerikassa, jonne ensimmäiset autot oli viety jo vuonna 1950.

Scanian rakentama hyvä maine oli erinomainen voimavara, ja yhtiö sai myös kaupallista vetoapua Ruotsin viranomaisten 1960-luvulla määräämistä tiukoista ohjaamonkoestusnormeista. Tiukkojen testien tuloksena oli se, että ruotsalaiset valmistajat toivat vahvoja, teräksestä rakennettuja ohjaamoja markkinoille ennen muita valmistajia. Euroopan markkinoille samankaltainen yhtenäinen lainsäädäntö saatiin vasta 1990-luvulla.



Tiukat testit, joissa testattavan ohjaamon on käytävä läpi useista kokeista koostuva testipatteri, on edelleen tärkeä osa Scanian uusien ohjaamojen suunnitteluperinnettä. Yllä oleva kuva on vuodelta 1968.

Ikoniset kuorma-autot

Sen lisäksi, että Scania sovitti suuren osan tuotannostaan Ruotsin puolustusvoimien tarpeisiin toisen maailmansodan aikana, yhtiö myös uudisti uuden johdon ohjauksessa koko toimintansa ja tuoteohjelmansa. Uudistusten ansiosta yhtiö siirtyi sodanjälkeiseen aikaan päivitettyissä tuotantolaitoksissa nykyaikaista tuotevalikoimaa valmistavana toimijana. Drabant ja Regent, 1950-luvun ylistetyt johtavat kuorma-automallit, uhkuivat sekä voimaa että kestävyyttä.



Tässä kuvattu Scania-Vabis Drabant L51 on 1950-luvun Scania-kuorma-autojen tyypillinen edustaja. Emme ole oikein varmoja siitä, onko sen lavalle lastattu kuorma laillinen...



Sen seuraaja oli vuonna 1958 esitelty ikoninen L75-malli. Teollisen muotoilijan, piirtäjän ja lehtimiehen Björn Karlströmin piirtämä puhdaslinjainen auto, jonka muodot säilyivät pitkään (mallisarjoissa L/LS/LT75/LT76/110/111), toi lopullisesti Scania-Vabisin kuorma-autoalan maailmankartalle. Sen viehättävyys ei kuitenkaan rajoittunut ulkonäköön. Kuljettajat arvostivat pehmeää ja tarkkaa tehostettua ohjausta, hyvää näkyvyyttä ja korkealla sijaitsevaa kuljettajan paikkaa, josta katsottiin "alligaattorityyppisen" moottoripeiton yli.

Globaalit rakennusalan ratkaisut

Myös Afrikkaan, Lähi-itään ja Kaakkois-Aasiaan vietiin suuria määriä; sen selittää mm. Irakissa oleva kuorma- ja linja-autojen kokoonpanotehdas sekä Kiinaan suunnattujen avustusprojektien sarja. L-malliin perustuivat myös ensimmäiset sodanjälkeiset rakennetut Scania-Vabis-ajoneuvot, 4x2 DL75 sekä 6x4 DLT75, jotka toimitettiin länsisaksalaisyhtiö Meillerin toimittamalla kippilavalla varustettuina. Valmiita, ruotsalaisella kippilavalla tai puutavaravarustuksella varustettuja kuorma-autoja sisältyi myös Kiinan kanssa tehtyihin kauppoihin 1960-luvun loppupuolella. Nykyään yhä useampi asiakas kysyy Scanian toimittamia täydellisiä ratkaisuja, joihin voi sisältyä kaikki päällirakenteesta huolto- ja rahoitussopimuksiin.



Sokeriruo'on sadonkorjuu Brasilian silmäkantamattomiin jatkuvilla pelloilla on ankara haaste jopa 1980-luvun alkupuolella kuvatun Scania T122ET:n kaltaiselle voimanpesälle. Tämän tyyppiset järeät kuorma-autot joutuvat usein kulkemaan pitkiä matkoja vaativilla ja yleensä huonosti hoidetuilla sorateillä ja kyläraiteilla.

Vuodesta 1968 Scania saattoi myös tarjota asiakkailleen bulldog-mallisia autoja, joiden mekaaniset komponentit ovat samat kuin nokkamalleissa käytetyt. Niitä myytiin lähinnä markkinoilla, joiden pituusrajoitukset edellyttivät sen tyyppistä ratkaisua sekä asiakkaille, joiden mielestä kuljettajan on hyvä istua moottorin yläpuolella. Vuonna 1980 se korvattiin täysin modulaarisella GPRT-mallistolla (2-sarjalla), ja maailmanmenestys jatkuu. Tuolloin täysin kehittynyt moduulijärjestelmä ja kolme alustaluokkaa mahdollistivat oikean erittelyn määrittämisen yhä useammalle sovellukselle. Jokainen auto voitiin nyt räätälöidä tulevia haasteita ajatellen.

Rakkaudesta voimaan

Siitä lähtien kun ensimmäiset suuritehoiset moottorit näkivät päivänvalon 1920-luvulla, Scania(-Vabis) -voimalinjat ovat saaneet kiitosta ja kunnioitusta niin kuljettajilta kuin isänniltäkin. Ensimmäinen dieselmoottori esiteltiin vuonna 1936, ja sitä seurasi sarja neli-, kuusi- tai kahdeksansylinterisiä diesel- tai bensiinimoottoreita. Legendaariset 10/11-litrin moottorit, jotka esiteltiin L75-mallien yhteydessä vuonna 1958, toimivat Scanian tehokkaina työjuhtina aivan vuosisadan loppuvuosiin saakka.



Teholtaan ne kuitenkin vuodesta 1969 alkaen hävisivät Scanian tuolloin esittelemälle 350 hevosvoiman tehoiselle 14 litran V8-moottorille, joka välittömästi valloitti maailman. Se oli sekä voimavarojensa että tehokkuutensa osalta alan merkkipaalu, kunnes sen 16-litrainen seuraaja nousi valtaistuimelle 2000-luvun alussa.

Vuosina 1965–1975 Scania kehitti suureen puolustusvoimien tilaukseen liittyen myös joukon pitkälle kehitettyjä maastoajoneuvoja. Scania vei alan kehitystä eteenpäin kehittämällä mm. alusta- ja jousitusteknologiaa sekä kaikkipyörävetoa, napavälitysten hammaspyöriä ja automaattivaihteistoja – saaden oppia, josta oli hyötyä vuosikymmenten ajan. Yhteensä Scania rakensi puolustusvoimille 3 400 4x4- tai 6x6-ajoneuvoa.



Kaksi maastokuvioista SBAT 111 6x6 -ajoneuvoa etenee vaikeissa olosuhteissa syvällä siellä jossain ruotsalaisen metsän siimeksessä 1980-luvulla.

Pelkkä "erikoinen" ei joidenkin asiakkaiden mielestä aina ole riittävän erikoinen. Jos on vaatimuksia, joita yksikään Scanian moduulijärjestelmän miljoonista yhdistelmistä ei tyydytä, on aika kutsua kehiin Laxå Special Vehicles, Scanian oma erikoisautopaja. Laxå on 1970-luvulta saakka kehittänyt ja rakentanut Scania-alustaan perustuvia yksilöllisiä ajoneuvoja. Yhtiö ottaa vastaan kaikenlaisia tehtäviä luoden esim. ainutkertaisia korirakenteita ja erikoisrakenteisia raskaiden kuljetusten vetoautoja sekä luonnollisesti tehden kaikenlaisia alustojen ja ohjaamojen muutostöitä. Sellaisia ovat esim. moniakseliset betonipumppualustat ja kaivoksissa käytettävät raskaat kippiautot.



Scania Trucksin tuotejohtaja Anders Lampinen odottaa innolla Scanian uuden kuorma-autosukupolven maanrakennussovelluksiin tarkoitetun malliston esittelyä. Hän uskoo, että Scanian pitkä kokemus palvelee maanrakennusalan asiakkaiden etuja myös jatkossa.



Vaalii perinteitä

On selvää, että Scanialla on pitkä, intohimoinen ja ehdottomasti jatkuva rakkaussuhde kaikenlaisiin rakennusalailla käytettäviin ajoneuvoihin, sovelluksesta ja markkina-alueesta viis. Mitä Scania Trucksin tuotejohtaja Anders Lampinen ajattelee Scanian ylväistä perinteistä tällä saralla? Onko se perinne, jonka varaan voi edelleen rakentaa?

"Totta kai; Scanian uusi mallisto on järeytensä ja joustavuutensa osalta poikkeuksellisen hieno", hän sanoo. "Sen lisäksi käytössämme on 260 000 kytketyn ajoneuvon käyttötiedot sekä palvelutarjonta, johon kuuluvat mm. etädiagnostiikka sekä mukautuviin huolto-ohjelmiin perustuva Scania-huolto. On siis selvää, miksi olen vakuuttunut siitä, että voimme auttaa rakennusalan kuljetuksia hoitavia asiakkaitamme saamaan marginaalit puolelleen."

Lisätietoja antavat:

Anders Lampinen, tuotejohtaja, Scania Trucks
Puhelin: + 46 73 655 04 48, sähköposti: anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, tuoteasiain johtaja, Scania Trucks
Puhelin: +46 70 289 83 78, sähköposti: orjan.aslund@scania.com

Scania on maailman johtavia kuljetusratkaisujen tarjoajia. Viemme yhdessä kumppaneidemme ja asiakkaidemme kanssa kuljetustoimintaa kestävämpään suuntaan. Vuonna 2016 toimitimme asiakkaillemme 73 100 kuorma-autoa, 8 300 linja-autoa sekä 7 800 teollisuus- ja merimootoria. Nettomyynti oli n. 104 mrd. SEK (n. 10 mrd. EUR), josta palvelumyynnin osuus oli n. 20 prosenttia. Vuonna 1891 perustetulla ja yli 100 maassa toimivalla Scanialla on n. 46 000 työntekijää. Tutkimus- ja tuotekehitystoiminta on keskitetty Ruotsiin; sitä harjoitetaan myös Brasiliassa ja Intiassa. Tuotanto tapahtuu Euroopassa, Latinalaisessa Amerikassa ja Aasiassa; Afrikassa, Aasiassa ja Euraasiassa on myös alueellisia tuotantokeskuksia. Scania kuuluu Volkswagen Truck & Bus GmbH -konserniin. Lisätietoja saat osoitteesta www.scania.com.

[\[170901EN\]](#)