



4. syyskuuta 2017

Scanian uusi sukupolvi:

Uusia ohjaamoja ja ominaisuuksia jokaiseen tarpeeseen

- Kaikki G-ohjaamon versiot ja joukko P-ohjaamoja on esitelty
- Päähuomio maansiirto- ja rakennusalan käyttöön soveltuvissa vankkoissa päiväohjaamoissa (lyhyet ja päiväohjaamot)
- Sähkötoiminen seisontajarru, mäkiavustin ja turvaominaisuuksia
- Kahdessa kokoonpanossa korkealla sijaitseva ilmanotto, jopa nelinkertainen huoltoväli
- Pystysuora pakoputki, kaksi valinnaista sijoituspaikkaa
- Suuret ja joustavat pyöräkotelot erilaisia rengaskokoja ja tarpeita ajatellen
- Useat jousitusvaihtoehdot, mm. 2x33 mm paraabelijouset
- Uudet valinnaiset levy- tai rumpujarrujen sekä EBS:n yhdistelmät.
- Päällirakentaminen helpottuu, tarvittavat tiedot helposti käsillä

Scania kasvattaa nyt nopeasti uuden sukupolven kuorma-autojen ohjaamovalikoimaa. Aikaisemmin on esitelty R- ja S-ohjaamot ja joitakin G-ohjaamoja, nyt esitellään myös P-ohjaamoja. Kaikista uusista Scania-ohjaamoista on useita eri kattokorkeuksia ja varustelua tarjoavia versioita. Lisäksi Scania esittelee nyt vaativiin kuljetustehtäviin tarkoitettuja ominaisuuksia ja ratkaisuja kuten järeän lehtijousituksen, korkealla sijaitsevia ilmanottoja ja pystysuoria pakoputkia.

Scania laajentaa jatkuvasti uuden kuorma-autosukupolven erittelymahdollisuuksia ja valmiiden sovellusten valikoimaa, ja on nopeasti pääsemässä tilanteeseen, jossa enemmistö asiakkaista voi tilata kaiken tarvitsemansa Scaniaalta, ajoneuvon kuljetustehtävistä riippumatta. Ensimmäinen G-ohjaamo esiteltiin kesäkuussa; nyt esittelyvuoroon tulee siitä useita uusia versioita, sekä kauan odotettu P-sarja, josta on lyhyt ja pitkä versio ja kustakin kolme korkeusvaihtoehtoa.

"Ohjaamovalikoima on nyt todella mittava", sanoo Scania Trucksin tuotejohtaja Anders Lampinen. On lyhyitä ohjaamoja, esim. P14 ja G14, ylellisiä korkeita makuuohjaamoja kuten S20 Highline, ja kaikkea siltä väliltä, mikä tarkoittaa, että useimmat asiakkaat voivat hankkia toiveisiinsa ja tarpeisiinsa räätälöidyn ajoneuvon riippumatta siitä, millaisia kuljetuksia he hoitavat."



Scania laajentaa nyt nopeasti uuden sukupolven autoihin tarkoitettujen ohjaamojen valikoimaa. Kuva näyttää miltä G-ohjaamon normaalikorkuisen päiväohjaamon (CG17N) sisätilat näyttäivät.

Scanian tunnettu ja tunnustettu moduuliajattelu, jonka yhtiö on vienyt lähes huippuunsa uuden sukupolven myötä, on tietenkin se tekijä, joka mahdollistaa niin laajan tarjonnan. Moduuliajattelun ansiosta Scania voi rakentaa ulkonäöltään ja toiminnoiltaan toisistaan paljonkin poikkeavia ohjaamoja, joiden osista suurin osa on kuitenkin yhteisiä.

"Moduulirakenne on asiakkaalle vahva lisäarvoa tuottava tekijä", Lampinen sanoo. "Asiakkaan ei tarvitse tyytyä kompromisseihin, kun valittavissa on optimoituja ratkaisuja, jotka eivät maksa maltaita eivätkä vaaranna varaosahuoltoa. Sillä ei ole väliä, ajetaanko autoa lähinnä asutuskeskuksissa päiväsaikaan vai kaukana maaseudulla välillä autossa yöpyen. Jokainen rakennusalan kuljetusurakoitsija saa kuitenkin mieleisensä ohjaamon."

Scanian esiteltyä viime vuonna R- ja S-ohjaamonsa niitä kiitettiin sekä ulkonäkönsä että sisätilojensa puolesta. Ulkonäön kehuttiin yhdistävän ajankohtaista karismaa Scanian design-perinteeseen ja maailmanluokan aerodynamiikkaan ja sisätiloja kiitettiin kuljettajakeskeisyydestä, laadun ja tilan tunnusta sekä siitä, että ohjaamoon voi tilata kaikki kuljettajien arvostamat ja kaipaamat ominaisuudet ja ratkaisut.

G-sarjan (jonka ensimmäiset versiot esiteltiin kesäkuussa) ja nyt esiteltävät P-sarjan ohjaamot perustuvat luonnollisesti samankaltaiseen lähestymistapaan ja samoihin ratkaisuihin kuin suuret makuuohjaamot – niiden rakentamiseen on käytetty samojen valmistajien samanlaisia osia.

G-sarjasta voi tulla monen maansiirto- ja rakennusalan kuljetusyrittäjän suosikki. Siitä on tarjolla useita versioita, ja siinä sellaiset tekijät kuin koko, paino, kantavuus ja ohjaamoon nousun helppous tuntuvat olevan hyvässä tasapainossa.

"Uskomme, että normaalikorkuisella CG17N-päiväohjaamolla on kaikki edellytykset nousta maansiirto- ja rakennussektorin suosikiksi", Lampinen sanoo. Se ei vie liikaa päällirakenteen tarvitsemaa tilaa, mutta tarjoaa silti kuljettajalle liikkumatilaa ja avaruutta. Kun tähän vielä lisää tyylikkää askelmat, erinomaisen näkyvyyden eteen ja sivuille, lepovuoteen ja uudet joustavat säilytysratkaisut, niin on helppo ymmärtää miksi pidämme sitä potentiaalisena suosikkina."



G-ohjaamosta on viisi perusversiota, ääripäissä matalakattoinen CG14L ja korkea CG20 H Highline. Normaalikorkuisen ohjaamon sisäkorkeus on kokonaista 10 cm entistä suurempi. Vastaavaan R-ohjaamoon verrattuna nousukorkeus on matalampi, mutta toisaalta moottoritunneli on 16 cm korkeampi, mikä tietysti osaltaan rajoittaa ohjaamossa liikkumista.

P-ohjaamo – helppo vaihtoehto

G-sarjan täydentyessä uusilla versioilla myös uuden sukupolven P-sarjan ohjaamot ovat tulleet esittelyvuoroon. Se on mahdollisesti jopa G-sarjaa monipuolisempi – täydellisessä sarjassa on aikanaan yhteensä kahdeksan perusversiota.

Ensimmäisessä vaiheessa P-ohjaamoja on kuusi, alkaen matalakattoisesta CP14L-ohjaamosta – joka soveltuu erinomaisesti yhdistettäväksi ohjaamon yli ulottuviin tuottavuutta lisääviin korirakenteisiin – aina korkeaan CP20H-ohjaamoon, joka puhuttelee mukavuutta arvostavia kuljettajia; kaikille on yhteistä keveys ja alustaan nähden matalalle asennettuun ohjaamoon nousun helppous (= korkeampi moottoritunneli).



Scanian P-ohjaamot ovat moderneja klassikoita, jotka sopivat sekä rakennusallalle että jakelukäyttöön – auto liikkuu usein kaupunkiympäristössä, ja matalammalle sijoitetussa ohjaamossa saa paremman tuntuman ympäristöön. Kuvassa normaalikorkuinen CP17-ohjaamo.

Kaikki versiot eivät tietenkään ole yhtä kysyttyjä, mutta me Scanialla pidämme kunnia-asiana sitä, että voimme tarjota juuri oikeaa versiota myös vähemmän yleisiin sovelluksiin ja tarpeisiin", Lampinen sanoo. "Scanian sovelluskohtaisiin ratkaisuihin ja parhaan kokonaiskäyttötalouden tarjoamiseen perustuva filosofia nojautuu moduulijärjestelmän tuomiin monipuolisiin ratkaisuvaihtoehtoihin ja asiakasetuihin."



Scanian P-ohjaamot ovat hyvin monipuolisia; valittavana on eri pituuksia ja kattokorkeuksia.

Euroopassa P-sarja on lähinnä tarkoitettu kuljettajille, jotka yöpyvät harvoin autossa mutta nousevat siihen ja siitä useita kertoja pitkin päivää. Sellaisia ovat esimerkiksi lähi- ja aluejakelua sekä rakennusalan eri kuljetustehtäviä suorittavat kuljettajat. Mukava ohjaamoon nousu ja se, ettei istu korkealla muiden tienkäyttäjien yläpuolella on vain yksi ohjaamon selkeistä eduista.

Matalakattoisessa uudessa P-ohjaamossa kattokorkeus on sama kuin PGR-sukupolven P-ohjaamossa (mikä tietenkin tarkoittaa pieniä ulkomittoja, mikä on eduksi silloin, kun tilaa on vähän), kun taas CP17N- ja CP20N-ohjaamoissa katto on 10 cm korkeammalla kuin edeltävissä malleissa. Scanian uuden sukupolven ohjaamot ovat myös hieman entistä pitempiä (esimerkiksi enemmän CP17 kuin CP16). Tämä johtuu siitä, että jalkatilassa rintapellistä ohjaamon takaseinään mitatut sisätilat täysin desimetreinä ovat kasvaneet tehokkaamman eristyksen myötä.

Sähkötoiminen seisontajarru

Scania esittelee nyt ensi kerran sähkötoimisen seisontajarrun valinnaisvarusteena. Sijainti on sama, kuljettajan edessä hieman mittaristosta oikealla, mutta käyttökatkaisija muistuttaa enemmän niitä, joita näkee nykyaikaisissa henkilöautoissa (tosin kuorma-autokäyttöön sovitettuna kooltaan). Käyttökatkaisija on paineentunteva eli jarrutusta voi lisätä asteittain.



Scania esittelee turvallisuutta parantavin ominaisuuksin varustetun sähköisen seisontajarrun. Se kytkeytyy automaattisesti (auton liikkeessä hyvin hitaasti), kun kuljettajan ovi avautuu tai kuljettaja irrottaa turvavyönsä.



Koska seisontajarru on sähkötoiminen, siihen voi lisätä uusia toimintoja. Eräs esimerkki on, että se kytkeytyy automaattisesti auton liikkuesssa hitaasti ja kuljettajan irrottaessa turvavyönsä tai avatessa oven – järkevä turvaominaisuus, joka varmistaa sen, ettei kuljettajan koskaan tarvitse kokea kauhunhetkiä hänen pysäköimänsä auton lähtiessä liikkeelle. Tämä on ominaisuus, jota ovat kaivanneet monet suuret, lähinnä jakelualalla sekä puhtaanapitoalalla toimivat kuljetusyritykset.

Mäkiavustin on entistä tehokkaampi. Kun sähköisen seisontajarrun pitotoiminto (Hill Hold) on aktivoitu, se pitää ajoneuvon paikallaan ilman aikarajoitusta, kunnes autolla lähdetään jälleen ajamaan. Se myös kytkeytyy automaattisesti auton jälleen pysähtyessä (esim. liikenneuhkassa). Jos ajoneuvo pysyy paikallaan pitempään, se siirtyy automaattisesti pitotoiminnosta (joka käyttää käyttöjarrua ja sytyttää vihreän seisontajarrusymbolin) seisontajarrulle (joka käyttää jousitoimisia jarruja ja sytyttää tavanomaisen punaisen seisontajarrusymbolin).

Kuljettajaa avustavien järjestelmien on myös oltava sellaisia, etteivät ne aiheuta turhaa ärtymystä. Scanian insinöörit ovat siksi (tutkittuaan huolellisesti VW:n ja Audin kaltaisia henkilöautomerkkejä) keskittyneet esimerkiksi tekemään liikkeellelähdistä mahdollisimman juohevaa riippumatta siitä, irrottaako kuljettaja seisontajarrun vai pitotoiminnon painamalla kaasupoljinta moottorin käydessä ja vaihteen ollessa kytkettynä. Jos ajoneuvo on pysäköity ja seisontajarru kytketty, se kytkeytyy irti ja pito kytkeytyy päälle varmistaen pehmeän liikkeellelähdon (edellyttäen, että kaikki kriteerit on täytetty, esim. turvavyö kiinnitetty).

Rakennussektorille monipuolinen tarjonta

Samaan aikaan kuin Scania esittelee erityisesti maansiirto- ja rakennusalan toimijoille sekä vaativiin kuljetustehtäviin (esim. puukuljetukset) suunnattuja sovelluksia, se esittelee myös joukon muita innokkaasti odotettuja komponentteja ja ratkaisuja. Jossain määrin nämä ovat tietenkin aikaisemmin maansiirtoajoneuvojen tarjonnassa olleita komponentteja ja erittelyjä, mutta monet ovat täysin uusia tai edelleen kehitettyjä ja parannettuja.

Jälkimmäisten joukossa on sellaisia valinnaisvarusteita kuin kaksi korkeaa ilmanottoa (eteen asennetun vakioilmanoton vaihtoehdoksi), joista toinen on suunniteltu raskaisiin sovelluksiin. Korkealla sijaitsevat ilmanotot on tarkoitettu pölyisiin olosuhteisiin varmistamaan osaltaan maksimaalisen käytettävyyden ja vähentämään suodattimien tukkeutumisen aiheuttamaa polttoaineenkulutuksen kasvua.

Scanian HD-versiossa on kaksi ilmansuodinta, joihin huoltojen välillä voi kerääntyä lähes 40 kiloa pölyhiukkasia; huoltoväli on nelinkertaistunut edellisestä versiosta. Nyt on esitelty myös pystysuora pakoputki. Uutta on se, että se on asennettavissa kahteen eri paikkaan ohjaamon taakse, mikä saattaa helpottaa päällirakentajan työtä.



Scania esittelee nyt korkealla sijaitsevan ilmanoton kahtena versiona, joka pidentää HD-version huoltojen välisen käyttöajan nelinkertaiseksi.

Vaativiin kuljetustehtäviin tarkoitettujen kuljetusvälineiden ohjaamon jousitus on keskeisen tärkeä sekä kuljettajan mukavuuden että ajoneuvon kestävyuden kannalta. Scania tarjoaa nyt kaksi erilaista mekaanista nelipistejousitusta. Järeämpi versio sallii ohjaamolle rajuakin heilumista, jotta vältetään iskurasituksilta todella vaikeissa maasto-olosuhteissa ajettaessa.

Mahdollisuus pyöränkoteloiden ja lokasuojien reunojen räätälöintiin valitun jousituksen ja rengastuksen mukaan on toinen vaativissa olosuhteissa toimivien kuljetustensuorittajien arvostama ominaisuus. Esimerkkeinä voidaan mainita lumiketjuilla varustetut pyörät tai todella karkeakuvioidet yksittäispyörät. Scania esittelee nyt myös täysin uudet säädettävät lokasuojat kahdella etuakselilla varustetun auton toiselle akselille. Oli rengastus tai alusta mikä tahansa, lokasuoja on helppo asettaa oikealle korkeudelle.

Jousitus ja alusta

Maanrakennustehtävissä olevien autojen alustan tulee vastata niiden normaalien kuljetustehtävien vaatimuksia. Teräs- tai ilmajousituksen valinta riippuu useista tekijöistä; yleinen on teräs- ja ilmajousituksen yhdistelmä, jossa edessä on paraabelijouset ja takana ilmajousitus. Scania esittelee nyt uutena vaihtoehtona 9 tonnin etuakselille tarkoitetun paraabelijousituksen, jossa on 2 x 33 mm paraabelijouset.

Tuloksena on tasapainoinen mukavuuden sekä maasto- ja maantieajo-ominaisuuksien kompromissi. Uusi taemman etuakselin kallistuksenvakaaja parantaa myös kahdella etuakselilla varustetun auton ajo-ominaisuuksia tiellä. Se lisää auton vakautta sekä maantiellä että maastossa (erityisesti silloin, kun painopiste on korkealla) ja aivan erityisesti epätasaisella alustalla kipattaessa.



Lisäksi Scania esittelee joukon uusia ominaisuuksia, jotka ovat olennaisia maansiirto- ja rakennusosalalle. Esimerkkinä mainittakoon, että uuden sukupolven autoissa sähköinen jarrujärjestelmä (EBS) voidaan yhdistää rumpujarruihin 3-akselisissa autoissa. Toinen erittelyyn liittyvä innovaatio on mahdollisuus varustaa 26 tonnin teli, napavälitteinen RBP735, levyjarruin. Scania on myös siirtynyt käyttämään vinohampaisia hammaspyöriä napavälityksissään, mikä sekä alentaa melutasoa että pidentää välityksen käyttöikää.

Päällirakentajan kannalta

Vuosien saatossa Scania on pyrkinyt helpottamaan auton räätälöintiä sekä asiakkaan että päällirakentajan kannalta, ja se on osoittautunut äärimmäisen onnistuneeksi strategiaksi. Uudessa sukupolvessa on jälleen lukuisia esimerkkejä tästä työstä: rungon yläpalkissa on valmiita reikiä päällirakentajan käyttöön, taka-akselin iskunvaimentimet ja takimmaisen etuakselin ohjaustanko eivät nouse rungon yläpinnan yläpuolelle, ja syksyllä 2016 esitelty tukiakseli on sähköisesti ohjattu, mikä poistaa pitkien hydrauliputkien sekä myös mekaanisten ohjauskomponenttien tarpeen. Scania on myös valmistellut sekä kaapelien että paineilmaputkien vedot, mikä helpottaa päällirakentamista merkittävästi.



Päällirakentamisen helpottaminen ja läheinen yhteistyö päällirakentajien kanssa on osa Scanian julkista strategiaa.



“Saamme päivittäin kehuja ja kiitosta”, sanoo Torben Johansson, Scanian Södertäljessä sijaitsevan Päällirakennekeskuksen johtaja. “Päällirakentajat ovat tietoisia tavoitteistamme ja siitä, että todella tuemme heitä. Pyrimme muodostamaan kumppanuussuhteen samaan tapaan kuin autojamme ostavien asiakkaiden kanssa. Päästyämme yhteisymmärrykseen se ilmenee välittömästi selvästi lyhempinä läpimenoaikoina, parantuneena tuottavuutena ja vähentyneenä stressinä.

Sen lisäksi, että Scania kehittää päällirakentamiseen liittyviä menetelmiä, yhtiö myös keskittyy tiedottamiseen ja koulutukseen. Esimerkkeinä mainittakoon hyödyllistä tietoa ja piirustuksia sisältävä uusi verkkosivusto sekä erilaiset paikan päällä tai verkon kautta toteutettavat kurssit päällirakentajille.

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, s-posti: 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 merimoottoria. 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.

[\[170902EN\]](#)