

4 september 2017

Scanias sekelgama anläggningsarv:

Bygger på förtroende runt om i världen

Scanias erfarenheter inom anläggningssidan har mer än ett sekel på nacken. Vid starten hade man tillgång till en utmärkt provbana dygnet runt alldeles utanför fabriksgrinden eftersom alla svenska vägar var obelagda och i uselt skick på den tiden. För drygt 100 år sedan tillverkade Scania omkring 200 fordon årligen och alla byggdes för att motsvara individuella behov hos kunderna. Idag sker tillverkningen i en helt annan skala men skraddarsydda lösningar och förkärleken för robusta, tekniskt avancerade men enkla lösningar är fortfarande stark i Scanias företagskultur.

Få branscher är mer mångskiftande men samtidigt specialiserade än dem man hittar inom bygg- och anläggning. För Scania handlar det både om att förstå olika segment och vilka utmaningar respektive applikation har att tampas med. Att kunna tillgodose unika behov för alla slags kunder är djupt rotat i Scanias kultur. Idag, när tillverkningsvolymerna är 500 gånger större än på 1910-talet, krävs det framsynhet i utvecklingsarbetet och ett världsledande modulsystem för att klara uppgiften.

Provbano utanför grindarna

Större delen av det svenska vägnätet förblev obelagt ända fram till mitten på 1950-talet. Därför är det inte förvånande att alla Scania-Vabis som såldes förr var rustade för att kunna hantera de utmanande, stundtals offroad-liknande, förhållanden som rådde på dåtidens svenska vägar. Med en sträckning på 1 600 km från norr till söder och otaliga grusvägar som genomkorsade landet var Sverige, föga förvånande, något av ett himmelrike för åkare som ägnade sig åt vägunderhåll. Många landsvägar blev oframkomliga på våarna i samband med tjällossningen. När det regnade blev de leriga och hala, när de var torra utgjorde i stället vägdammet en plåga för både fordon och resenärer. Och otaliga sträckor behövde plogas på vintrarna.

Hus och lägenheter för miljoner

Från 1910-talet och fram till 1960-talet utvecklades Sverige från en fattig jordbruksnation till en modern, industrialiserad välfärdsstat. För cirka 60 år sedan ångade hela nationen framåt i full fart med massiva investeringar i bostäder och infrastruktur. Lastbilar från Scania lämnade viktiga bidrag genom att forsla grus, jord, sand, betong och alla slags förnödenheter till och från tusentals byggarbetsplatser.



Anläggningsbilar från Scania-Vabis – som den här ikoniska DLT75 6x4 från 1958 – svarade för avgörande insatser när det moderna Sverige växte fram under de så kallade rekordåren på 1960-talet.



Ända fram till det sena 60-talet var fordonens totala längd och vikt "fria" i Sverige. Den enda verkliga regeln handlade om att axeltrycket inte fick överstiga 8 ton. Det ledde till att dåtidens svenska bilister kunde få stå ut med "vägtåg" med flera släpvagnar som hade stor negativ inverkan för den övriga trafiken. I slutänden lönade sig ändå alla umbäranden för svenskarna, inte mindre än en miljon nya bostäder färdigställdes mellan 1965 och 1975.

Modularisering

Scania växte och utvecklades parallellt med Sverige. Redan på 1920- och 30-talen hade Scania skaffat sig ett grundmurat rykte som tillverkare av robusta och hållbara fordon. Scania etablerade också långsiktiga relationer med myndigheter och offentliga institutioner som exempelvis det statliga järnvägsbolaget, postverket, vägförvaltningar och -verk samt utförare av allmänna persontransporter med vilka man gemensamt utvecklade lösningar för olika utmaningar inom transporter och samfärdsl.

Ett exempel är de många lastbilar för vägbyggande och underhåll med trevägstipp och spridaraggregat som man utvecklade tillsammans med dåvarande Vägstyrelsen. I slutänden hade Scania-Vabis mer eller mindre en monopolställning när det gällde lastbilar för vägunderhåll ute i de svenska vägdistrikt.



En Scania 140 V8 ägnar sig åt ett tungdragaruppdrag i 70-talets England. Marginalerna var små redan på den tiden men föraren hade i alla fall tillräckligt med motorstyrka för uppdraget till förfogande.

Skräddarsydda lösningar blev något av ett kännetecken för Scania, liksom förmågan att kombinera befintliga komponenter på ett smart sätt för att lösa olika kundbehov. Steg för steg utvecklades den förmågan från det sena 30-talet och framåt till det som är Scantias modulsystem av idag. De första modulariserade motorerna introducerades redan 1939 och den första helt modulariserade lastbilsserien debuterade 1980.

Ovanligt tuffa

All den erfarenhet Scania-Vabis samlade på sig ute på vägar och byggarbetsplatser var till stor nytta när man gav sig ut på exportmarknaderna under slutet av 1940-talet. Fordonen hade ett övertag jämfört med konkurrenter från länder med vikt- och längdrestriktioner samt i Sydamerika där exportförsäljning hade inletts runt 1950. Det goda renommé Scania hade byggt upp var en stor tillgång, sedermera fick man också kommersiell draghjälp i form av de mycket strikta hyttprovsningsregler som de svenska myndigheterna införde på 1960-talet. Följden av de tuffa proven blev att tillverkarna i Sverige var tidigare ute än andra med starka hytter, helt byggda i stål. Något motsvarande, gemensamt regelverk introducerades inte på de europeiska marknaderna förrän på 1990-talet.



Tuffa tester där en och samma hytt får utstå en hel provserie med olika moment är fortfarande en viktig del i Scantias DNA när nya hytter utvecklas. Bilden ovan är från ett test 1968.

Ikoniska lastbilar

Förutom att man ställde om mycket av produktionen till förmån för det svenska försvaret under Andra världskriget, ägnade sig Scania också åt att under en ny ledning revidera hela sin verksamhet och sitt produktprogram. Resultatet blev att man gick in i efterkrigstiden med ett modernt produktprogram och uppgraderade produktionsenheterna på plats. Den hyllade designen hos Drabant och Regent, de ledande lastbilsmodellerna på 1950-talet, signalerade både styrka och uthållighet.



Scania-Vabis Drabant L51 är en tidstypisk representant för Scantias 50-talslastbilar. Vi är inte alldeles säkra på om lasset på bilden är lagligt eller inte...

Efterföljaren blev den ikoniska L75-modellen, introducerad 1958. Med sina rena, svepande linjer, skapade av industridesignern, tecknaren och journalisten Björn Karlström, satte den i sina olika skepnader (L/LS/LT75/LT76/110/111) definitivt Scania-Vabis på lastbilarnas världskarta. Men det var inte bara utseendet som charmade världen. Modellen uppskattades av förarna tack vare den smidiga och precisa servostyrningen, den goda sikten och den upphöjda positionen med vyn över motorhuven av "alligatortyp".

Globala anläggningslösningar

Imponerande volymer exporterades även till fjärran platser som Afrika, Mellanöstern och Sydostasien, vilket dels kan förklaras av uppförandet av en sammansättningsfabrik för bussar och lastbilar i Irak, dels av en serie biståndsprojekt med inriktning på Kina. L-modellen utgjorde också grunden för Scania-Vabis första komplettbilar under efterkrigstiden, en 4x2 DL75 och en DLT75 som levererades påbyggda med tippflak



från västtyska Meiller. Komplettfordon ingick också i ett antal affärer med Kina under det sena 60-talet med svenska tipp- eller timmerpåbyggnationer. Idag är det allt vanligare att kunder efterfrågar kompletta lösningar från Scania, inklusive allt från påbyggnationer till tjänster som exempelvis service och finansiering.



Att skörda sockerrör på de ändlösa fälten i Brasilien är en tuff utmaning, till och med för en Scania T122ET som den på bilden, plåstad i början av 80-talet. Den här typen av robusta lastbilar kör inte sällan långa sträckor, till stor del på krävande, illa underhållna grus- och lervägar.

Från 1968 kunde Scania även erbjuda en serie frambyggda lastbilar som delade de mekaniska komponenterna med sina huvuförsedda syskon. De såldes framför all på marknader där längdregler krävde den lösningen och till kunder som föredrog hytt-typen där man sitter ovanpå motorn. Från 1980 ersattes den fullt ut av det helt modulariserade GPRT-programmet (2-serien), och de globala framgångarna fortsatte. Det vid det här laget fullt utvecklade modulsystemet och införandet av chassin i tre olika klasser möjliggjorde att man kunde specificera rätt utförande för allt fler applikationer. Varje lastbil kunde nu skraddarsys för de utmaningar den hade att hantera.

Älskade krafter

Ända sedan de första motorerna med högt effektuttag såg dagens ljus på 1920-talet har Scania(-Vabis) drivlinor rönt uppskattning och respekt bland både förare och åkare. Den första dieselmotorn kom 1936 och följdes av en serie modulbaserade motorer med 4-, 6- och 8 cylindrar i diesel- eller bensinutförande. De legendariska 10/11-litersmotorerna som introducerades med L75-serien 1958 fortsatte att vara Scantias högpresterande arbetshästar ända fram mot slutet av seklet. Från 1969 stod de dock i skuggan prestandamässigt efter att Scania hade introducerat den 14-liters V8-motor med 350 hästkrafter som genast tog världen med storm. Den blev ett rikt-märke i branschen beträffande både kraft och effektivitet ända till dess 16-liters efter-trädare tog över kungatronen 2000.

Mellan 1965 och 1975 utvecklade Scania också en serie med avancerade terräng-fordon i samband med en stor försvarsorder. Scania förde utvecklingen på området framåt när man utvecklade teknologier inom områden som chassi- och fjädringskomponenter och sådant som allhjulsdraft, navreduktion och automatväxellådor, lärdomar som kom väl till pass under flera decennier. Sammanlagt byggdes 3 400 försvars-fordon med 4x4 eller 6x6-konfiguration.



Två SBAT 111 6x6 i militär skepnad avancerar under tuffa förhållanden någonstans långt inne i en svensk skog på 1980-talet.

Men enbart "speciell" är inte alltid speciellt nog för vissa kunder. Om det kommer an på krav som inte går att tillfredsställa med de miljontals kombinationsmöjligheter som ryms i Scanias modulsystem kan förstås Scanias egen specialfordonstillverkare, Laxå Special Vehicles, rycka in. Hos Laxå har man utvecklat och byggt unika fordon med Scania-chassin som grund ända sedan 70-talet. Där åtar man sig alla möjliga uppdrag, som att skapa unika påbyggnationer och bygga seriösa tungdragare till att utföra olika former av chassimodifieringar – som att exempelvis bygga betongpumpar med multiaxelkonfigurationer eller tunga tippbilar för gruvdrift.



Anders Lampinen, Product Director, Construction, Scania Trucks, ser fram mot introduktionen av Scanias nya lastbilsgeneration för anläggningsapplikationerna. Han är övertygad om att Scanias långa erfarenhet är till nytta för anläggningskunderna.

Bär arvet

Det är tydligt att Scania har en lång, djup – och i högsta grad pågående – kärleksaffär med alla slags anläggningsfordon, oavsett applikation eller marknad. Hur tänker Anders Lampinen, Product Director för Scanias anläggningsfordon, kring Scanias stolta arv på området? Är det ett arv att bygga vidare på?

– Verkligen, svarar den lättsamme och talföre norrlänningen. Om något så är det inspirerande med alla fantastiska lösningar som mina företrädare har försett kunder runt om i världen med under årens lopp.

Enligt Anders Lampinen är Scania nu, i och med den här introduktionen, bättre rustat än någonsin tidigare också när det gäller anläggningsbilar som alltid levererar:

– Scanias nya program är något alldeles extra när det gäller robusthet och flexibilitet. Lägg därtill att vi har tillgång till driftsdata från 260 000 uppkopplade fordon samt tjänster som fjärrdiagnostik och Scania Service med Flexibla planer. Då blir uppenbart varför jag känner mig så övertygad att vi kan hjälpa våra anläggningskunder att få marginalerna på sin sida.



För ytterligare information, kontakta:

Anders Lampinen, Product Director, Construction, Scania Trucks

Phone: + 46 73 655 04 48, e-post: anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, Head of Product Affairs, Scania Trucks

Telefon: +46 70 289 83 78, e-post: orjan.aslund@scania.com