



4 september 2017

Nya generationen Scania:

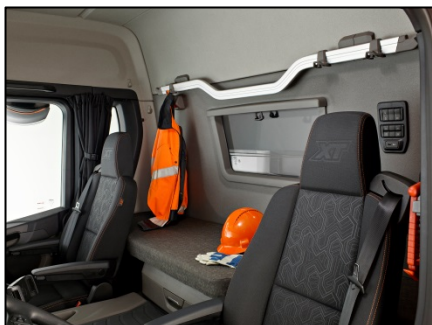
Nya hytter och funktioner för alla slags behov

- **P-serien introduceras – en mängd hytter med lågt insteg**
- **Samtliga varianter av G-serien introduceras**
- **Särskilt fokus på robusta hytter för anläggningsapplikationer**
- **Elektrisk parkeringsbroms med Auto hold och säkerhetsfunktioner**
- **Högt luftintag introduceras för snöiga och dammiga miljöer**
- **Vertikalt avgasutsläpp med två möjliga positioner**
- **Stora och flexibla hjulhus för skiftande dimensioner och behov**
- **Fler fjädringsalternativ, som exempelvis en 2x33 mm parabel**
- **Nya kombinationsmöjligheter med skiv- eller trumbromsar och EBS**
- **Enkelt att göra påbyggnationer med lättillgänglig information**

Nu utökar Scania de tillgängliga hyttalternativen till nya lastbilsgenerationen i rask takt. Sedan tidigare är S-, R- och vissa G-hytter introducerade, nu tillkommer även P-hytter samt att fler olika takhöjder och versioner kan beställas för samtliga introducerade hytter i Scanias program. Vidare öppnar Scania nu även för de funktioner och lösningar som är särskilt förknippade med anläggningsapplikationer, som robusta bladfjädringar, höga luftintag och vertikala avgasutsläpp.

Scania fortsätter att utöka och fullborda antalet kompletta applikationer och möjliga konfigurationer för den nya lastbilsgenerationen och närmar sig nu raskt den punkt där det stora flertalet kunder, oavsett applikation, kan beställa allt de behöver. I juni introducerade man den första G-hytten, nu får den sällskap av fler varianter och den länge emotsedda P-serien som kommer i både korta och långa versioner och med inte mindre än tre olika takhöjder.

– Nu finns en riktigt stor bredd att tillgå, säger Robert Daudistel, ansvarig för produkter och tjänster på Scania Sverige. Den sträcker sig från daghytter som P14- eller G14-hytterna med lågt tak till S20 Highline och allt där emellan, vilket innebär att flertalet kunder, oavsett applikation, kan få sin nya bil skräddarsydd exakt enligt sina behov och önskemål.



Scania breddar nu det tillgängliga hyttprogrammet för nya generationen i rask takt. Bilden visar hur det kan se ut i en G-hytt med normaltak i dagutförande (CG17N).

Den faktor som möjliggör den bredden i Scantias erbjudande är först och främst det mycket erkända och respekterade modultänkandet som Scania i den nya generationen har drivit närmast till fulländning. Med ett begränsat antal olika komponenter kan Scania exempelvis bygga olika hytter som till det yttre och beträffande sitt användningsområde ter sig väldigt olika men som ändå har majoriteten av alla delar gemensamma.

– Moduluppbyggnaden är ett starkt kundvärde, säger Robert Daudistel. De behöver inte nöja sig med kompromisser utan får tillgång till optimerade lösningar, utan att det går ut över kostnaderna eller att reservdelsförsörjningen blir lidande. Om man främst kör på dagtid i stadsmiljö eller på avsides landsvägar och ibland behöver kunna övernatta i bilen spelar ingen roll, varje anläggningsåkare kan ändå få exakt rätt hytt.

När Scania introducerade S- och R-hytterna förra året blev de mycket uppmärksammade, både för sina yttre och sina inre kvalitéer. Exteriören hyllades för att den förklarar modern utstrålning med Scantias design-DNA och klassledande aerodynamik, insidan för sitt förarfokus, kvalitetskänslan, rymligheten och möjligheterna att själv skraddarsy de funktioner och lösningar man som förare vill ha på sin arbetsplats.

Självklart bygger de nu introducerade hytterna i G-serien (där de första varianterna introducerades redan i juni) och P-serien på samma slags tänkande och lösningar som de stora sovhytterna; faktum är ju att de är uppbyggda med komponenter av exakt samma ursprung.

För många anläggningsåkare torde just G-serien ligga bra till för att bli favoriten. Dels finns det flera varianter att välja bland, dels för att den framstår som en god avvägning mellan faktorer som storlek, vikt, lastförmåga och insteg.

– Vi tror att 17-längden i vårt hyttprogram har alla förutsättningar att bli en framgång inom anläggning, säger Robert Daudistel. Utan att inkräkta på utrymmet för påbyggnation erbjuder den massor av utrymme och volym för föraren. Lägg därtill ett smidigt insteg, perfekt ut- och överblick, en enkel bädd för vila samt nya möjligheter till flexibel förvaring så blir det uppenbart varför vi ser den som en blivande favorit.



G-hytten finns totalt i inte mindre än fem olika grundutföranden som sträcker sig från CG14L med lågt tak till CG20H i Highline-utförande. Med normaltak är den inre takhöjden hela tio centimeter högre än förut. Jämfört med exempelvis motsvarande R-hytt är insteget något lägre men i gengäld är motortunneln 16 centimeter högre och ger förstås inte samma möjlighet att röra sig i hytten.

P-serien – det enkla valet

Samtidigt som G-serien fylls på med fler alternativ, introduceras nu också P-serien för första gången i Scantias nya lastbilsgeneration. Den är om möjligt ännu mångsidigare än G-serien och kommer totalt att omfatta inte mindre än åtta olika utföranden när samtliga är på plats.

I ett första skede handlar det om sex olika P-hyttvarianter som sträcker sig från CP14L med lågt tak – speciellt lämpad som utgångspunkt för att få plats med högproduktiva och avancerade påbyggnationer som går över hyttaket – till CP20H för den som önskar hyggliga innerutrymmen, lägre vikt och ett lägre insteg med en hytt som är lägre monterad i förhållande till bilens chassi (och då också accepterar en högre motortunnel).



Scantias P-hytter är en modern klassiker för applikationer inom både anläggning och distribution där man ofta kör i stadstrafik och får bättre kontakt med omgivningen i en hytt som är lite lägre monterad. Bilden visar en CP14-hytt med normaltak.

-Hela Scantias filosofi med att alltid kunna erbjuda bästa totala driftsekonomi tack vare skräddarsydda lösningar för alla applikationer vilar på den mångfald och kundnyttiga modulsystemet ger.



Scanias P-serie är mycket mångsidig och finns i ett flertal utföranden med olika längder och höjder.

P-serien vänder sig i Europa framför allt till den kategori kunder som sällan eller aldrig övernattar i sin bil men som däremot ofta kliver i och ur fordonet, exempelvis för regional eller stadsbaserad distributionstrafik och, givetvis, olika former av anläggningsskörning. Det bekväma insteget och det faktum att man befinner sig mer i nivå med sina medtrafikanter hör då till de uppenbart gynnsamma egenskaperna.

En ny P-hytt med lågt tak har samma takhöjd som en P-hytt ur PGR-generationen (vilket förstås också ger smidiga yttermått, bra i miljöer där den fria höjden är begränsad) medan en CP17N eller CP20N ger en hytt som har tio centimeter högre invändig ståhöjd än tidigare utföranden. Att samtliga av Scanias hytter i den nya generationen är något längre (CP17 i stället för CP16 exempelvis) har att göra med att innerutrymmena i längsled, mätt som avståndet från torpeden vid fotutrymmet till hyttens bakvägg i decimeter, har ökat tack vare effektivare packning.

Elektrisk handbroms

Scania introducerar nu för första gången också tillvalet elektrisk parkeringsbroms. Själva placeringen är densamma, snett till höger i panelen framför föraren, men reglaget påminner mer om det som finns i moderna personbilar (om än i lastbilsdimension). Reglaget är tryckkänsligt, vilket innebär att den kan ansättas gradvis.



Scania introducerar en elektrisk parkeringsbroms som är försedd med säkerhetshöjande funktioner. Den appliceras automatiskt (i låg fart) när förardörren öppnas eller bältet lossas.



Tack vare att parkeringsbromsen är elektriskt styrd kan den även förses med ny funktionalitet. Ett exempel är att den automatiskt ansätts om farten är låg och föraren lossar sitt säkerhetsbälte eller om dörren öppnas, en smart säkerhetsdetalj som gör att stressade förare aldrig behöver uppleva fasan att se sin parkerade lastbil komma i rullning. Detta är en funktion som har efterfrågats av stora transportköpare, främst inom distributionssegmentet.

Även Hill hold-funktionaliteten når nya nivåer. När den elektriska parkeringsbromsens Auto hold-läge är aktiverat finns det inte någon tidsbegränsning hur länge den håller fordonet, vidare så återansätts den automatiskt när lastbilen stannar igen (exempelvis i kökörning). Om fordonet står stilla en lite längre stund övergår det automatiskt från Auto hold (som använder färdbrömsarna, då visas en grön p-bromssymbol) till parkeringsbromsen (som använder fjäderbrömsarna och visar den traditionella röda p-bromssymbolen).

En aspekt med alla slags förarstödsystem är att de inte får skapa onödig irritation. Scantias ingenjörer har därför lagt särskild vikt (och nogga studerat personbilmärken som VW och Audi) vid faktorer som att take-off ska ske så smidigt som möjligt, oavsett om det är parkeringsbromsen eller Auto hold-funktionen som kopplas ur när föraren, med ilagd växel och motorn igång, begär det via gaspedalen. Om fordonet har stått parkerat med parkeringsbromsen aktiverad, kopplas den ur (givet att alla kriterier för aktivering som bälte etc. är uppfyllda) och lastbilen går automatiskt över i Auto hold för smidig igångsättning.

Fler bitar i bygglådan

I och med den breda introduktionen av komponenter och lösningar med särskilt fokus på applikationer inom bygg- och anläggning, introducerar Scania nu också en rad andra, hett efterlängtade komponenter och lösningar. Delvis handlar det förstas om komponenter och konfigurationer som har funnits i Scantias bygglåda tidigare, men åtskilligt är helt nytt eller är sådant som har vidareutvecklats och förbättrats.

Till den senare kategorin hör tillval som höga luftintag (förutom det ordinarie, frontmonterade luftintaget)-Höga luftintag är avsedda för körning i dammiga, snöiga och utsatta miljöer och bidrar till hög tillgänglighet utan att påverka exempelvis bränsleförbrukningen på grund av långa inlopp och igensatta filter.

Även en lösning för vertikalt avgasutsläpp finns nu tillgängligt. Nytt är att det kan monteras i två olika positioner bakom hytten, vilket underlättar för vissa påbyggnationer.



Scania introducerar nu höga luftintag i två utföranden, i HD-utförandet är driftstiden fyrdubblad.

Just för anläggningsbilar är hyttupphängningarna av stor betydelse, både när det gäller förarkomfort och avvägningen med robustheten. Scania erbjuder nu en mekanisk fyrpunktsupphängning i två olika utföranden. Heavy duty-varianten tillåter större hyttrörelser för att undvika genomslag vid riktigt tuff off road-körning.

En annan egenskap som värdesätts av anläggningsåkare är möjligheterna att anpassa hjulhus och skärmkanter efter valet av fjädring och hjul. Konkreta fall är den som exempelvis vill ha gott om utrymme för att obehindrat kunna köra med snökedjor eller med riktigt grova däck i singelmontage. Scania inför nu också nytvecklade, fullt justerbara skärmar till andra axeln för bilar med dubbla framaxlar. Oavsett däckval och chassi kan stänkskyddet enkelt anpassas till rätt höjd.

Fjädring och chassi

Anläggningsbilar är starkt beroende av att ha chassissettningar som svarar mot deras normala arbetsuppgifter. Valet av stål- eller luftfjädring styrs av en rad parametrar, en inte ovanlig konfiguration är också att använda en kombination av stål- och luftfjädringar med parabelfjädring fram och luftfjädring bak. Scania introducerar nu ytterligare ett alternativ, 2x33 för 9-tonns framaxlar, en progressiv parabelfjädring i stål med två 33-millimetersblad.

Det ger en väl avvägd kompromiss mellan komfort, off road-egenskaper och stabil väghållning. Till det sistnämnda bidrar också, på bilar med dubbla framaxlar, en nytvecklade krängningshämmare för andra axeln. Den bidrar med stabilitet både på landsväg, i terräng (särskilt om tyngdpunkten är hög) samt, inte minst, vid tippning på ojämnt underlag.



När det gäller axel- och chassilösningar introducerar Scania ett antal nyheter med särskild bäring på applikationer inom anläggningskörning. Med nya generationen är det exempelvis möjligt att kombinera EBS (Electronic Brake System) med trumbromsar på treaxliga fordon. En annan nyhet ur ett specifikationsperspektiv är det nu går att kombinera skivbromsar med en 26-tons boggi, RBP735 med navreduktion. Scania har för övrigt gått över till snedskurna drev i planetväxlarna för navreduktionen, vilket bidrar både till sänkt ljudnivå och ökad livslängd.

Ur påbyggarens perspektiv

Scania har under en följd av år gjort en kraftfull satsning på att förenkla och underlätta för såväl kunder som påbyggare att anpassa fordonen, en satsning som verkligen har burit frukt. Några uppenbara exempel med nya lastbilsgenerationen är att Scania har infört en övre hålråd på ramen som påbyggarna kan disponera i stort sett fritt, att de bakre stötdämpartornen med dubbla framaxlar inte når över ramen och att den elektriskt styrda stödaxel som infördes hösten 2016 gjorde att det inte längre krävs några skrymmande och utsatta hydraulrör. Scania har nu också förbereda dragningar och uttag för el och luft som underlättar för påbyggarna och gör hemsnickrade lösningar överflödiga.



Enkel påbyggbarhet samt nära partnerskap med påbyggarna hör till Scanias uttalade mål.

– Vi får dagliga bevis för uppskattning, säger Torben Johansson, Director för Scanias Body Building Center i Södertälje. Påbyggarna märker att vi har en hög ambitionsnivå och menar allvar när vi säger att vi är till för att ge dem support. Precis som när det gäller själva bilaffären strävar vi efter att etablera ett partnerskap. När vi talar samma språk märks det direkt på kraftigt kortade ledtider, ökad produktivitet och bättre nattsömn för alla inblandade.



Förutom att utveckla och förenkla påbyggbarheten hos själva fordonen satsar Scania också på information och utbildning. Några av exemplen på detta är en nyutvecklad hemsida med värdefull information och ritningar samt olika fysiska eller nätbaserade utbildningar för påbyggare.

För ytterligare information, kontakta:

Robert Daudistel, ansvarig för produkter och tjänster på Scania Sverige

Tel: 010-706 61 10

E-post: robert.daudistel@scania.com

Hans Strömberg, kommunikation, Scania Sverige

Tel: 010-706 60 13

E-post: hans.stromberg@scania.com