



10 aug 2017

## Solid V8-kraft är det rationella valet i många applikationer

Att Scania nu väljer att introducera nya, kraftfulla V8-motorer till den under fjolåret lanserade nya lastbilsgenerationen är ett tecken i tiden. I jakten på CO<sub>2</sub> och förbättrad transporteffektivitet inom en rad applikationer och industrier är en utveckling med ökade tågvikter ett naturligt svar. Regler kring vikter och längder förnyas när allt från vägnäten till lastbilstekniken utvecklas och kraven på sänkta utsläpp per tonkilometer sätts i första rummet. En kraftfull motor som Scantias V8 är det självklara valet för de åkare som efterfrågar låg förbrukning, maximal produktivitet och hållbarhet i alla bemärkelser.

– Att välja en V8-motor från Scania handlar främst om att göra ett rationellt val och om att kunna räkna på optimerade livscykelkostnader – och då kommer ingen kund i målgruppen med tågvikter över 30 ton att bli besviken, säger Björn Fahlström, Vice President, Product Management, Scania Trucks. Den högre produktiviteten är direkt mätbar, detsamma gäller för den lägre förbrukningen per tonkilometer. Andra vinster, som ökad förarkomfort, högre tillgänglighet och särklassiga andrahandsvärden, in-finner sig längs vägen.

I Europa är det främst de nordiska länderna som har gått före med generös, nationell lagstiftning beträffande längd- och viktregler samt omfattande studier kring vad nya fordonskombinationer innebär både för samhällsekonomin och för reduktionen av skadliga klimatgaser.

Sverige har en lång tradition av längre och tyngre fordon utan särskilda tillstånd. Det var redan 1968 som Sverige införde ett generellt regelverk som tillät ekipage på 24 meter, för närvarande är det 25,25 meter och 64 ton som gäller. Under 2017 inför Sverige ett regelverk som innebär tågvikter på upp till 74 ton på utvalda vägar. Grannlandet Finland är snäppet värre, där kan en fordonskombination redan idag få väga ända upp till 76 ton, givet att vissa villkor (antalet axlar, vägens klassning, fordonets vikt/effekt-förhållande mm) är uppfyllda.

– Scania har Norden som hemmamarknad och har därför lång erfarenhet av tyngre och längre ekipage, säger Björn Fahlström. Blickar man ut över världen ser man att behoven av starka, robusta och energieffektiva lastbilmotorer nu växer även på andra håll.

EU håller i huvudsak fast vid grundregeln om 16,5 meter och 40 ton för ett semi-trailerekipage, men samtal förs, vissa regellättnader införs och man kan notera att beslutsfattare i andra världsdelar ser möjligheter att med modern teknik snabbt åstadkomma effekter som minskad miljöpåverkan och förbättrad transportekonomi.

– Scantias nya V8-generation erbjuds inledningsvis endast i Euro 6-utförande, men vi introducerar fler emissionsnivåer i takt med att vår lansering fortsätter, säger Björn Fahlström.



Erfarenheterna från många sammanhang visar att de positiva effekterna av större ekipage är uppenbara medan nackdelarna är få eller marginella, givet att regelverken är rimligt utformade. Det har bland annat visat sig att högre tågvikter är av begränsat värde om inte fordonen också tillåts bli längre och vice versa.

Exempelvis har Scantias Transportlaboratorium under flera år kört transporter till och från Scantias svenska fabriker med 31,5-meterfordon (dragbil med V8-motor i kombination med två fullängdstrailers, totalt 10 axlar) med mycket goda erfarenheter. Bränsleförbrukningen sjönk med motsvarande 30 procent, resultat på en nivå som är mycket svår att åstadkomma med andra typer av metoder.

Scania har även medverkat i ett flertal försök i Norden med längre och tyngre fordon, inte sällan med anknytning till skogsindustrin. Resultaten är entydiga: förbrukningen per tonkilometer sjunker drastiskt utan att några direkta nackdelar i form av vägslitage eller minskad trafiksäkerhet har kunnat noteras.

Med introduktionen av DC16 650, en ny effektnivå i V8-programmet, kommer många kunder som kör tung drift att kunna hitta en ny favorit. Motorn ger hela 3 300 Nm redan från 950 r/min, utan momentbegränsning på någon växel. Det ger exempelvis möjlighet att välja en snabb bakaxelutväxling och utnyttja momentet för att sänka varvtalet och därmed också förbrukningen. Scania introducerade förra året en ny, särskilt snabb bakaxelvariant med 2,35:1, en utväxling som kan passa perfekt ihop med de vridmomentstarka V8-motorerna i fjärrtrafik.

Men ur kundens perspektiv handlar förstås inte allt enbart om tunga fordonskombinationer. Även den som ägnar sig åt mer konventionella transportuppdrag på valfri Europa-marknad har goda skäl att överväga en V8-motor från Scania. Ända sedan den första generationen introducerades 1969, med den då svindlande effekten på 350 hk, har Scantias V8:or byggt ett grundmurat rykte om exceptionell driftsäkerhet och robusthet, egenskaper som avspeglar sig både i höga miltal och branschledande andrahandsvärden.

Den som exempelvis väljer den nya 520-motorn (DC16 116) med avancerad motorteknik i form av en Miller-kamaxel, köper sig egenskaper och möjligheter som sällan låter sig kombineras:

– Det hör inte till vanligheterna att man har tillgång till 2700 Nm och möjligheten att obesvärat hålla en hög och jämn marschfart – även när vägen är kuperad – med sitt 40-tonsekipage, samtidigt som bränsleförbrukningen är i nivå med eller under vad många andra tillverkare presterar som allra bäst med sina 450-motorer, säger Björn Fahlström. Lägg därtill vetskapen att din bil har ett hjärta som bara dunkar och går, att förare betraktar den som en jobbförmån och att du sannolikt kommer att få riktigt bra betalt den dag era vägar skiljs åt så är det uppenbart varför Scantias V8-motorer har nått sin legendstatus.

Scantias V8-motorer har i decennier varit det rationella valet för krävande körförhållanden. Samtidigt är det omöjligt att bortse från att de även appellerar till kunder av andra orsaker, genom exempelvis ljudet, kraften och känslan som infinner sig hos



föraren bakom ratten. Eller som Björn Fahlström uttrycker saken när han tillstår att det finns både logik och emotionella känslor med i bilden:

– Vi på Scania är besatta av att hjälpa våra kunder att tjäna pengar på sista raden med hjälp av de lösningar vi erbjuder. Varje kunddialog är en process där vi gemensamt, utifrån de unika villkoren per applikation, analyserar hur varje kund kan nå sin bästa möjliga totalekonomi tack vare våra produkter och tjänster. När alla parametrar räknas, ingår ofta en Scania V8 i den optimala lösningen för de mer krävande sammanhangen – prestigen och känslorna får kunderna så att säga på köpet.

**För ytterligare information, vänligen kontakta:**

Björn Fahlström, Vice President, Product Management, Scania Trucks  
Telefon: + 46 70 348 94 15, E-mail: [bjorn.fahlstrom@scania.com](mailto:bjorn.fahlstrom@scania.com)

Örjan Åslund, Head of Product Affairs, Scania Trucks  
Telefon: + 46 70 289 83 78, E-mail: [orjan.aslund@scania.com](mailto:orjan.aslund@scania.com)