



Koeajetun kaltaisien yhdistelmien omistajaksi haikaileville kerrottakoon että tämän kokoluokan sorajunien hinnat pyörivät kokonaisuudesta riippuen 280 000 – 350 000 euron ympärillä. Koeajamamme R 730 megamoottorinen yhdistelmä edustaa hinnaston korkeampaa päätä.

Scanian Euro 6 V8-moottorivalikoima täydentyi 730-hevosvoimaisella versiolla. Uudet moottorit esiteltiin arvolleen sopivasti lähes maksimikantavuuksiin lastattujen sorayhdistelmien yhteydessä. Toimitus otti niistä tuntumaa Karkkilan ja Lohjan kumpuilevilla pikkuteillä. Viesti meni perille, vinkkelissä on voimaa!

Scanian moottorimallistossa on nyt 11 Euro 6 -moottoria, teholuokissa 250 – 730 hevosvoimaa. Tuoteperheen uusimmat jäsenet ovat 13-litrainen 370 hevosvoimaa kehittävä rivikuutonen sekä 16,4 -litrainen 730 hevosvoimaa kehittävä V8.



16,4 -litrainen XPI-yhteispaineruiskutuksella varustettu V8 korvaa entisen 15,6 litran pumppusuutin myllyn. Huollettavuuden helpottamiseksi joka sylinterillä on oma erillinen sylinterinkantensa.

Uusien vaihtoehtojen myötä Scania sai koko moottoriperheensä Euro 6 tasolle.

Kaikki kolme V8-moottoria(520-, 580- ja 730 hv)ovat iskuutilavuudeltaan 16,4-litraisia ja perustuvat vuonna 2010 esiteltyyn 15,6 l / 730 hv EEV-koneeseen.

Euro 6 päästöraja saavutetaan vesijäähdytteisen EGR-järjestelmän, SCR-tekniikan ja muuttuvageometrisen turboahtimen voimin. Pakokaasujen jälkikäsittely-yksikkö on vain aavistuksen suurempi kuin R6 koneissa, joten alustaan jää vielä kohtuulliset tilat polttoaine- ja AdBlue-säiliöille.

RASKAIMMAN KAUTTA

Scania tarjosi lehdistölle mahdollisuuden kokeilla ennakkoon Scanian ja Liebherr:n yhteiselle kevätkaravaanille osallistuvia autoja. Koeajettavana oli yksi Scania R 730 sekä kaksi R 580 sorakasettiyhdistelmää. Kaikki kolme autoa ovat 4-akselisia ja tyypiltään 8x4*4 eli varustettu vetävän teliakseliston taakse sijoitetulla ohjaavalla tukiakselilla.

Koeajolenkki aloitettiin Helsingin Scanian pihasta. Ensimmäisen etapin ajokiksi valikoitui 68 tonnin kokonaispainoon lastattu R 580. Puhtaasti kantatiellä suoritettun vedon perusteella 580 heppainen vaikutti oikein mitoitettulta koneelta tämän painoluokan voimanlähteeksi.



Alla tekniset tiedot kaikista kolmesta yhdistelmästä, alkaen vasemman puoleisesta yhdistelmästä.

SCANIA R 730 LB8x4*4HNA

Moottori	16,4-litrainen V8
Teho	730 hv
Vääntö	3 500 Nm / 1 000 -1 400 r/min
Vaihteisto	12+2-vaihteinen aluejakajavaihteisto, Opticruise-vaihdeautomatiikka ky
Perusakseliväli	4 100 mm
Taka-akselit	Napaperäteliveto (RBP835+BP835), vetävän teliakseliston ja ohjaava t
Jousitus (e/t)	Paraabeli / ilma
Jarrut	Rumpu, ei mäkijarrua
Ohjaamo	Highline-makuuohjaamo
Päällirakenne	Talman asennus
Perävaunu	Kome

SCANIA R 580 LB8x4*4HNB

Moottori	16,4-litrainen V8
Teho	580 hv
Vääntö	2 950 Nm / 1 000 -1 350 r/min
Vaihteisto	12+2-vaihteinen aluejakajavaihteisto, Opticruise-vaihdeautomatiikka ilr
Perusakseliväli	4 100 mm
Taka-akselit	Akseliperäteliveto (RB662+R660), vetävän teliakseliston takapuolella n
Jousitus (e/t)	Täysilmajousitus
Jarrut	Levy, Mäkijarrun kanssa
Ohjaamo	Normaali makuuohjaamo
Päällirakenne	Kome

SCANIA R 580 LB8x4*4HNA

Moottori	16,4-litrainen V8
Teho	580 hv
Vääntö	2 950 Nm / 1 000 -1 350 r/min
Vaihteisto	12+2-vaihteinen aluejakajavaihteisto, Opticruise-vaihdeautomatiikka ky
Perusakseliväli	4 100 mm
Taka-akselit	Akseliperäteliveto (RB662+R660), vetävän teliakseliston takapuolella n

Jousitus (e/t)

Jarrut

Ohjaamo

Päällirakenne

Paraabeli / ilma

Levy, ei mäkijarrua

Highline-makuuohjaamo

Kome

Seuraavan Karkkilasta Pusulan ja Sammatin kautta Inkooseen suuntautuvan ja maastoltaan varsin raskaan etapin ajokkina toimi joukon jyrkein eli R 730. Pienillä keskinopeuksilla ajettulla tieosuudella oli varsin suuria korkeusvaihteluita. Se heijastui suoraan polttoaineen kulutukseen, joka lähenteli autojen kokonaispainon alkunumeroita. Muutamissa jyrkissä ylämäissä suuritehoisinkin vinkkeli joutui koville, pienempitehoisista puhumattakaan. Onneksemme tienpinta oli kuiva ja takarenkaille riitti pitoa.

Jos vauhti tyssäsi vastamäkeen niin myötämässä sitä oli tarjolla liiankin kanssa. Alun perin puuauton alustaksi suunnitellun ja napaperäisen auton jarruiksi oli taka-akselin jyrkevyydestä johtuen valikoitunut rumpujarrut. Vaunussa oli sentään levyt. Auton oma jarruosasto sai kuitenkin levätä suurimman osan matkasta sillä vauhdin vähentäminen hoituu parhaiten pakokaasujarrun ja hydraulihidastimen yhdistelmän avuin.

Kolmannelle ja samalle viimeiselle, Inkoo – Helsinki välisellä etapilla auton oli kahden aikaisemman yhdistelmä eli 76 tonnin kokonaispainoon kuormattu R 580 täysilmajousin ja levyjarruin. Sen voimavarat riittivät mainiosti tasaisemmalla maantiellä suoritettulla tieosuudella.

JUNAN LAILLA

Kaikki koeajetut yhdistelmät etenivät ajoittaisesta tienpinnan epätasaisuudesta huolimatta junan lailla. Matala kuorma, jos sellaista nimitystä voi 76-tonnisten yhteydessä käyttää, vakauttaa matkantekoa. Scanian ohjaus on täsmällinen ja tunnokas. Ohjaavan tuki-akselin ansiosta yhdistelmä kääntyy tavallista pienemmässä tilassa ja rauhoittaa auton kulkua.



Koeajokkien perässä kulki 4- ja 5-akseliset kääryt.

Scania tarjoaa yhä kytkinpoljin versiota Opticruise-automaatistaan. Sellainen löytyi myös kahdesta tämänkertaisesta koeajokistamme. Koeajomme perusteella kytkinpolkimen olemassa ololle ei löytynyt varsinaista perustetta, jos ei se myöskään menoa hillinnyt.

Uusien kokonaispainorajoitusten sallimiin enimmäiskuormiin kuormattujen yhdistelmien koeajot paljastivat suuritehoisien koneiden tarpeellisuuden. Tehosäännön puolesta Scanian 520 hv V8 riittäisi 76:sen keulalle, mutta silloin ei kannata pääteiltä poiketa.