



Scania 560 S oli kuormattu 50-tonniseksi. Kokkolassa oli liukasta.

Scanian uutta moottoria, jossa ei ole linkoa, pääsivät asiakkaat kokeilemaan tien päällä jo talvella.

Marraskuussa esiteltä uutta 13-litraista Super-Scaniaa on tulossa tilausputkesta ensikappaleet lokakuussa. Ensimmäinen esittelyauto saatiin kuitenkin asiakaskoeajoihin jo tammikuussa. Se on kolmeakselinen rekkaveturi katkeavalla telivedolla, kookkaimmalla S-hytillä ja tehokkaimmalla 560-heppaisella rivimoottorilla.

Super-auton kierrätys maamme Scania-palvelukeskuksiin alkoi 24.1 ja päättyi 3.3. Extraesiintyminen oli Lahdessa Salpausselän kisoissa 25.-27.2.



Hytti kipattu, uusi moottori kiinnostaa.

OSTAJIA JONOSSA Kun 50-tonniseksi kuormattu yhdistelmä oli 3.2. Kokkolassa, Ajolinja pyörähti katsomassa meininkiä. Kun Super-ilmostus tuli tien päältä ennen puoltapäivää, se ajettiin suoraan sisään halliin. Ei piiloon, vaan henkilökuntaa kiinnosti uusi moottori. Siksi hytti kipattiin.

Suuri huollollinen muutos on siinä, että Scania-Vabikseen 60-luvulla tullut öljylinko on poistunut. Ruokapöytäkeskustelussa tulee ilmi, että lingon myötä alkoi moottoritkin paremmin kestämaan. Suodatustekniikka ja öljyt ovat nykyisin sen verran kehittyntä, että epäpuhtauksia poistavan keskipakoerottimen hylkääminen ei ole viemässä Scaniaita ennenaikaisiin koneremontteihin.

- Usea on jo myyty, toteaa alueen Scania-myyjä

Peter Lindfelt

Super-Scanioista.

Koeajokillekin olisi löytynyt ostaja moneen kertaan. Se ei ole ihme, sillä tilaustavarassa on

pitkät toimitusajat.

Kun Jyväskylän Kuljetusmessut siirrettiin toukokuulta vuosi eteenpäin, tulevia esittelyautoja saadaan tänä keväänä päällirakennettua alkuperäistä suunnitelmaa aikaisemmin. Messuilla automerkkien osastoilla autojen pitää olla alustana, ilman päällirakennetta. Näin on sovittu, jotta päällirakenneyritysten osastoilta ei huomio siirtyisi toisaalle.



Ei tästä montaa vuotta ole, kun Scanian 13-litrainen oli 500-heppaisena suosittu teholuokan mopoin. Nyt suurempaa viritysastetta ei ole kuin Ivecolla (570 hv). Kuvassa tutkailemassa Scania-myyjä Peter Lindfelt.

PERÄVÄLITYSPOHDINTAA Super-Scanian kierrätystä eri toimipaikkojen välillä hoiti
ensi viikot markkinointipäällikkö **Olli Heikkinen**. Hänen
jälkeensä ratin taakse asettui osastopäällikkö

Jouni Lestelin

. Molemmat ovat siis Scania-maahantuonnista, jossa on rekkakortillisia enemmän kuin muilla merkeillä.

- Todella tarkka pitää olla perävälityksen valinnan kanssa, kuljetusyrittäjänä toiminut Olli Heikkinen kertoo. 50-tonniseksi kuormatussa koeajokissa oli perä 1:3,07 ja se ei välttämättä ollut aivan optimaalisin. Heikkinen arvioi, että pienemmällä polttoaineella pääsee ajamalla 80 km/h sijaan 82-83 km/h. Tämä johtuu siitä, 80 km/h:ssä kone kiertää ylivaihteella 980 r/min ja auto ei sitä vaihdetta heti luovuta, vaikka moottori ei jaksa vääntää vahvasti. 83 km/h:ssa kierroksia on sitten jo 1060, jolloin potkua on selvästi enemmän ja meno on iloisempaa. - Tämä voisi olla sopiva välitys 76-tonniseen, Silloin moottori pitäisi 80 km/h:ssa suosiolla suoran vaihteen 12 suurimmaksi osaksi ja ylivaihteella mentäisiin vain vähän voimaa tarvittavilla tieosuuksilla ja tyhjänä alle 1000 r/min käyntinopeudella. Tämä on Scanian ajatus uudessa voimalinjassaan.

Harvemmallalla perällä 50-tonnisen saisi paremmin istumaan Scanian taloudelliseen ajatusmaailmaan. Kuorma päällä ei yritettäisi vedättää ylivaihteella, vaan mentäisiin suosiolla taloudellisemmalla vaihteella 12.

Scanian uusi Opticruise-vaihteisto on nopea, koska se on synkronoimaton. Se on Scanian ”Fuller”, mutta ilman kuljettajan tarvetta hoitaa välikaasua tai kaksoispoljentaa. Scanian automaattilootassa on kierroksia tasaamassa kolme akselijarrua.



Diplomi-insinööri Olli Heikkinen, entinen kuljetusyrittäjä, nykyinen markkinointipäällikkö.

OLLI HEIKKISEN TIE SCANIALLE

Scania Suomen markkinointipäällikkö Olli Heikkinen on kotoisin Heinävedeltä. Isä Seppo Heikkinen oli kuorma-autoilija, Mercedes-Benz merkkiin tykästynyt. Hän aloitti 60-luvun alussa keräämällä maitoa tonkkakeräilynä Tuusniemen meijeriin.

Olli Heikkinen alkoi ajamaan kesämiehenä saatuaan ajokortin vuonna 1987. Hän ajoi maitotuotteita jakeluautolla Kuopion meijeriltä. Autoilu ei kuitenkaan silloin tuntunut elämänuralta. Olli pääsi Oulun Yliopistoon, josta valmistui kuljetustekniikan diplomi-insinööriksi.

Isän jäätyä eläkkeelle perheen kuljetusyritystä Palokin Kuljetusta alkoi hoitaa Ollin sisko miehensä kanssa. Opintojen jälkeen Ollikin siirtyi perheyrytykseen.

Vuonna 2004 Olli Heikkinen tuli Scaniaalle työskentelemään FMS-kalustonhallintapalvelujen pariin, kuin R-sarja oli juuri esitelty. Vuonna 2010 hän siirtyi takaisin perheyrytykseen. Vuonna 2015 Palokin Kuljetuksen tarina loppui.

- Meillä oli pari pahaa onnettomuutta ja kaikenmoisia muitakin vaikeuksia, Olli Heikkinen kertoo pohjasyyn konkurssille.

Autoja oli tuolloin kolme. Yhdellä ajettiin maitoa ja kaksi oli Ahola Transportin ajossa.

"KYSYKÄÄ UREANKULUTUSTA"

Joku Scanian kilpailijoista muistutti, että kysykää, paljonko on Super-Scanian urean kulutus. Se kyllä kävi selväksi uuden moottorin esittelytilaisuudessa Södertäljessä, vaikkei sitä suureen ääneen hehkutettu. Se on 12 % polttoaineenkulutuksesta.

Kysymyksellä pyrittiin tietysti löytämään Scanian heikko kohta. Muilla merkeillä ureaa kuluu tyypillisesti 3-5 %. Scanian suuri ureakulutus johtuu siitä, ettei EGR-pakokaasunkierätystä ole ja urearuiskutus on kaksivaiheinen. Vaikka ureaa kuluu muita enemmän, se kompensoi valitut tekniset ratkaisut pienemmällä polttoaineenkulutuksella.

Jäädään odottelemaan käytännön tuloksia, onko kilpailijoiden ureaväitteille perusteita.

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)