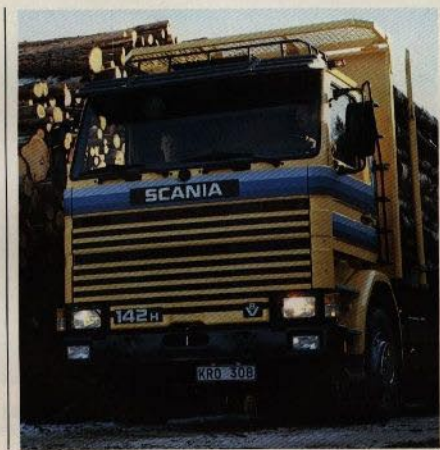


# Ur Nya Program Scania:

---

## Skogsbilen R142 H



Det nya lastbils-programmet från Scania innehåller fler och bättre direktanpassade bilar - och det gäller inte minst skogsbilar.

Skogskörning ställer givetvis speciella krav på de bilar som ska användas. Här innebär direktanpassningen att bilarna redan från fabrik är anpassade och utrustade för att klara dessa krav.

Ett exempel på en direktanpassad skogsbil är R 142 H. Den är utrustad med lågvarvsmotorn DS 14 med ett enormt vridmoment inom lågvarvsregistret. Idag är den Europas starkaste lastvagnsdiesel. Den har chassi i H-klass som klarar alla krav på styrka och lastförmåga.

Hur de nya skogsbilarna är sammansatta och lite om utrustningsmöjligheterna kan du läsa om här. Unna dig den tid det tar att läsa foldern — för det handlar om teknik och bättre totalekonomi.

**FLEXIBEL OCH STARK RAM.** Skogsbilen i H-klass har en flexibel ram för de stora påkänningar som uppkommer vid skogskörning och med hög tyngdpunkt på bilen. Balkarna är sammanbundna så att alla krafter fördelas i ramen. För att förhindra glapp mellan nit och håll är nitarna pressade på plats, med inte mindre än 150 tons tryck.

**LÅGVARVS-V8 HAR STÖRRE LIVSLÄNGD OCH ÄR BRÄNSLESNÅL.** Scantias V8 har utvecklats till att bli en av marknadens mest ekonomiska och driftsäkra motorer. Med 14 liters cylindervolym är den väl dimensionerad för tunga skogs transporter, samtidigt som den har högt vridmoment på låga varv.

Det innebär kraft när det behövs och ett marschvarvtal som ger mindre slitage och lägre bränsleförbrukning.

Några motorfakta om DS 14: Effekt 388 hk. Vridmoment 161 kpm vid 1300 v/min.

**EN VÄXELLÅDA FÖR HÖGA TÄGVIKTER.** Skogsbilen utrustas som standard med rangelådan GR 870. För att klara stora tågvikter och besvärliga vägförhållanden är växellådan mycket kraftigt dimensionerad, men är ändå lätt.

**6x2 ELLER 6x4 BOGGI?** Boggin i H-klass är utrustad med komponenter som är dimensionerade för hög livslängd under svåra körförhållanden.

Valet av boggityp baseras ofta på mångårig erfarenhet av transportuppgiften. En del anser 6x2-boggin vara den rätta, medan andra väljer den utrustad med navreduktion. Vissa föredrar 6x4-boggin, den s.k. tandemboggi. Utvecklingen går dock mot flera 6x2-boggi utan navreduktion.

**BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH DRAGKRAFT AVGÖR VALET AV BAKAXELUTVÄXLING.** Vid val av bakaxelutväxling måste flera faktorer vägas in: Var bilen körs och transportsträckan. Körning i skogen kräver stor dragkraft och alltså låg utväxling, medan det vid landsvägskörning är mer fördelaktigt med en högre och snabbare utväxling.

Valet står ofta mellan utväxling 3,88:1 eller 4,13:1 när det gäller normalboggi. Är den utrustad med navreduktion är utväxlingen 4,81:1 och med tandemboggi är utväxlingen 3,89:1, alternativt 4,38:1.

Rätt växel är en förutsättning för god bränsleekonomi, dragkraft och låga motorvarv.

Så här blir motors varvtal, beroende på utväxling och hastighet:

Däck 11.00R20	Hastighet km/tim		
	utväxling	70	80
3,88/3,89	1370	1570	1765
4,13/4,18	1460	1670	1880



**FJÄDRAR FÖR DEN TUNGA SKOGSKÖRNINGEN.** Skogsbilen bör ha styva fjädrar på boggin och på grund av den höga tyngdpunkten krängningshämmare.

**6,5 T ELLER 7,5 T FRAMAXELTRYCK?** R 142 H 6x2 kan levereras med framaxeltryck 6,5 t eller 7,5 t.

Men innan man väljer är det klokt att diskutera om det högre framaxeltrycket verkligen kan utnyttjas. Ett fullstort ekipage klarar max bruttovikt med 6,5 t framaxeltryck. På ett år är fördonsskatten och kilometeravgiften vid 12.000 mils körning ca 2.200 kronor lägre med 6,5 t framaxeltryck. Därtill kommer kostnaden för en ökad däckdimension.

**RÄTT KRAFTUTTAG — LÄGRE MOTORVARV.** Det är vanligt att välja kraftuttaget EGR 870 som har varvtal 82 varv/100 motorvarv.

Många väljer numera det snabbare EGR 872 med 164

varv  
last-  
nivå

BR  
bety  
Al  
fels  
Ö  
stor  
Bro  
fram  
bron  
M  
anp  
brut  
år.





varv/100 motorvarv. Motorvarvet kan då ställas lägre vid kranlastning, vilket minskar motorslitaget och givetvis sänker ljudnivån.

**BROMSSÄKERHET NÄR DET GÄLLER.** Bromssystemet har en betydande överkapacitet. Det betyder säkerhet.

Alla ventiler är samlade i en skyddad central som underlättar felsökning.

Överhettningrisken i trummorna är liten och livslängden stor, tack vare en ökning av bromsytan med 25 procent. Bromsbacksbredden har på drivaxeln höjts till 10" och på framaxeln till 7". Högfriktionsbanden har även stor andel i att bromstrummorna skonas.

Men bromsverkan blir dålig och livslängden kort om bromsanspassning inte görs. Ett skogsekipage som ofta körs med full bruttovikt måste därför bromskontrolleras minst en gång per år.

**ETT SÄKERT ELSYSTEM.** Mörkerkörning på skogsvägar kräver stor ljusstyrka och ett tillförlitligt elsystem. Elsystemet är driftsäkert tack vare fuktskyddade anslutningar. Alla känsliga komponenter, som säkringar, reläer och skarvplintar, är placerade i hyttens elcentral för att undvika fukt- och smuts.

Halvljuset är 30 procent starkare tack vare de djupa, rektangulära reflektorerna.

**EN HYTTKOMFORT I VÄRLDSKLASS.** Rejält utrymme, bra arbetsställning, låg bullernivå och rätt temperatur. Det är nya R-hytten.

Värmeanläggningens stora kapacitet ger behaglig temperatur under iskalla körningar. Under sommaren svarar den effektiva luftkonditioneringen (som är standard i de Luxe hytten) för rätt temperatur.

Av stolsfabrikat kan tre typer väljas, Be-Ge Pluto, Bostrom 303 alt. Isringhausen.

# Flisbilen R142H



## Skogsbilen R142H 6x4 S42

### CHASSI

Hytt CR13 Komfort. Komfortutrustad 3-manshytt med eluppvärmd, fjädrande och vriddämpad förarstol typ Bostrom. Passagerarsöffa med vilutrustning. Vidare finns ställbar ratt, gardiner, riktbara läslampor, kassetradio, belyst insteg och luftkonditionering.

Motor. DS14. V-bygget 8-cylindrig direktinsprutad dieselmotor med turbokompressor. Effekt ISO 1585 285 kW (388 hk) vid 2000 rpm. Vridmoment ISO 1585 1580 Nm (161 kpm) vid 1300 rpm.

Växellåda. GR870. 10-växlad rangväxellåda med kraftuttag EGR870.

Centralväxel. RB652 + RB653. Tandmotor driven boggi med inbyggda tryckluftmanövrerade differentialsäpår. Utväxlingsförhållande 3,89:1.

Fjädrar. Halvelliptiska fjäder i normalutförande.

Bromsar. Tvåkrets direktverkande tryckluftsbroms. Total bromsytta 9720 cm<sup>2</sup>. Släpvagnsbroms. Avgasbroms. Lufttorkare.

Bränsletank. Rymd 1 x 300 dm<sup>3</sup>.

Hjul. Framdäck 315/75R22,5, med fälg 9,00-22,5.

Bakdäck 12R22,5 med fälg 8,25-22,5.

### PÅBYGGNAD

Timmerede av fabrik Briab, Arboga. Ram av långsgående stålprofiler. Säkerhetsframstam av stålprofiler kladda med plåt. Övre delen är vikbar och kladd med nät. Gångbord av aluminiumplank mellan huvudbalkarna. 4-st Laxobankar typ System 80. 2-st buntspännare typ Laxo 80 L inbyggda i bankarna. Lasthöjd 2,7 m.

### SLÄPVAGN

Fyraxlig skogsstälpvagn typ SBB4A-30-102 av fabrik Briab, Arboga. Timmeram av sveatsade stålprofiler. Gångbord av aluminiumplank mellan huvudbalkarna. Fjätbar boggi. 6-st DXT 44 bankar med 2,8 m lasthöjd. 6-st MORA buntspännare. Hjulutrustning: däck 10-22,5 med fälg 7,5-22,5.

### MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

	B/H	Släp	Ekspage
Axellavstånd	420 + 135	136 + 600 + 136	1938
Vändradie	811	-	-
Totallängd	940	1230	2109
Bredd	260	260	260
Totalvikt	27000	30000	-
Skattevikt	23000	28620	-
Tjänstevikt	11420	7800	-
Lastformåga § 106	-	-	32180

## Flisbilen R142H 6x2 S46

### CHASSI

Hytt CR19 Komfort. Sovhytt. Komfortutrustad 2-manshytt med sovplats. Hytten är utrustad med eluppvärmd, fjädrande och vriddämpad förar- och passagerarstol typ BeGe. Vidare finns ställbar ratt, gardiner och draper, riktbara läslampor, kassetradio, belyst insteg samt luftkonditionering.

Motor. DS14. V-bygget 8-cylindrig direktinsprutad dieselmotor med turbokompressor. Effekt ISO 1585 285 kW (388 hk) vid 2000 rpm. Vridmoment ISO 1585 1580 Nm (161 kpm) vid 1300 rpm. Motorn är utrustad med ett cykionerat luftintag.

Växellåda. GR870. 10-växlad rangväxellåda med kraftuttag EGR870.

Centralväxel. R750. Kors-enkeltväxel med inbyggd tryckluftmanövrerad differentialsäpår. Utväxlingsförhållande 3,88:1.

Fjädrar. Halvelliptiska fjäder i styvt utförande.

Bromsar. Tvåkrets direktverkande tryckluftsbroms. Total bromsytta 7920 cm<sup>2</sup>. Släpvagnsbroms. Avgasbroms. Lufttorkare.

Bränsletank. Rymd 1 x 400 dm<sup>3</sup>.

Hjul. Framdäck 315/75R22,5, med fälg 9,00-22,5.

Bakdäck 12R22,5 med fälg 8,25-22,5.

### PÅBYGGNAD

Sidotopande flisbyggnation av fabrik A Diehl Transportutrustningar AB. Fliskepan är uppbyggd med rektangulära ståror och invändigt kladd med formplywood. Skeppans en sida är hydrauliskt manövrerad med 2-st hydraulcylindrar monterade på gavlarna. Vidare finns tre st Buntspännare typ Mora. Hydraulmanövrerat toppkapsel. Skeppans inv. längd 7,0 m, höjd 2,20 m och utv. bredd 2,60 m.

### SLÄPVAGN

Treaxlig sidotopande flisstälpvagn av fabrik A Diehl Transportutrustningar AB. Holmsund. Scania släpvagnsaxlar. Fliskepan är uppbyggd med rektangulära ståror och invändigt kladd med formplywood. Skeppans en sida är hydrauliskt manövrerad med 2-st hydraulcylindrar monterade på gavlarna. Vidare finns 6 st buntspännare typ Mora. Hydraulmanövrerat toppkapsel. Skeppans inv. längd 12,0 m och höjd 2,30 m och utv. bredd 2,60 m. Hjulutrustning: däck 12R22,5 med fälg 8,25-22,5.

### MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

	B/H	Släp	Ekspage
Axellavstånd	460 + 132	716 + 204	2020
Vändradie	856	-	-
Totallängd	975	1465	2400
Bredd	260	260	260
Totalvikt	25500	30000	-
Skattevikt	23500	29300	-
Tjänstevikt	11930	9800	-
Lastformåga § 106	-	-	29670

# SCANIA