

14 maart 2019

SCANIA TOEN EN NU door Dirk Rijper

Zoals de meeste autobouwers is ook Scania begonnen met het maken van allerhande gebruiksartikelen. In het begin van de vorige eeuw heeft Scania bijvoorbeeld fietsen met hulpmotor gemaakt. De oorsprong van het Scania logo is het voorste fietstandwiel. In de jaren 50 en 60 was een Scania voor veel transpoteurs te duur. Een Engelse truck was goedkoper en werd veel verkocht. Meestal voor gebruik binnen Nederland. Internationaal reden meestal de duurdere en betere trucks.

ATC lid **Dirk Rijper** heeft zich verdiept in de geschiedenis van **Scania** en in de nieuwste **Next generation (NG)**. Dirk heeft in het verleden als truckverkoper



gewerkt. In de prachtige accommodatie van het TT Instituut bij Assen stond een **Scania N G** in de werkplaats. Keurig verzorgd door de mensen van **Scania** in **Emmen** en **Zwolle**. Voor de leek is de Next Generation een gewone Scania zoals alle andere, maar de kenner ziet dat die **N G** een volledig nieuwe auto is.

Scania is in 1891 opgericht in het Zweedse **Malmö**, in 1911 is het een fusie aangegaan met **Vabis** uit **Södertälje** in de buurt van Stockholm. Tot omstreeks 1978 heette het Scania-Vabis, daarna Saab-Scania en later weer Scania. Het concern was eigendom van de familie Wallenberg. Op dit moment is **VW** de **eigenaar**. VW was al eigenaar van MAN. Door de samenvoeging hebben beide truckmerken een stevige positie in de truckmarkt. Veel technieken worden gezamenlijk ontwikkeld. Zo zijn de versnellingsbakken bij MAN niet meer van ZF maar originele Scania bakken. In 1964 is Scania in Zwolle begonnen met het produceren van trucks. Het was de begintijd dat frontstuurmodellen af fabriek,

geleverd werden. Daarvoor waren frontstuurauto's meestal omgebouwde torpedo modellen. Het chassis was niet afgestemd op een frontstuur. De



ombouw naar frontstuur was niet altijd een succes, maar met de komst van levering af-fabriek werd de kwaliteit dat veel beter. Achteraf een cabine opbouwen was in die tijd een veel gebruikte methode. In Nederland stonden door hele land carrosserie-bedrijven. Een kenner zag aan de cabine uit welk deel van het land de auto kwam. In de jaren 50 had Scania-Vabis een, voor die dagen zware, truck met een **8 cilinder in-lijnmotor**. Die motor kon er alleen maar in door de auto een extreem lange neus te geven. De 8-in-lijnmotor heeft het niet lang volgehouden. Krukasbreuk, door de overmatige torsiebelasting,



was een probleem. De wens naar een 8 cilindermotor bleef en resulteerde later in de bouw van **8 cilinder V-motor**. Het is een motor die veel gebruikt wordt in schepen. Hij is als vrachtautomotor zeer gewild bij de liefhebbers.

De nieuwe generatie ziet er schitterend uit, zowel van binnen als van buiten.

Electronica speelt een grote rol in alle functies van de auto. Bijvoorbeeld: de regeling van de dieselmotor, het remsysteem, de luchtvering, de verlichting, de automatische versnellingsbak, de navigatie, de veiligheidssystemen enz. Dat alles zou niet kunnen functioneren zonder elektronica. Dirk liet ook zien dat de invloed van **VW en Porsche** terug zien is in verschillende details van het cabine

ontwerp, met name de afwerking is preciezer. Leuk bedacht is een slimme **Nigt Lock**, de chauffeur wipt een clip die aan het portier vast zit om de instapbeugel.

Scania maakt veel gebruik van modulaire bouw. Dit is het meest terug te vinden in de cabines en in de motoren. De cinderboring, slag, zuiger en cilinderkop van de **13 liter 6 cilinder in-lijnmotor** zijn gelijk aan die van de 5 cilinder in-lijn en van de V 8 motor. Een groot voordeel in de productie- en ontwerp-kosten van de motoren. Die kosten zijn in deze tijd van strenge milieu eisen schrikbarend hoog. De lichtere 6 cilinder in-lijn maakt Scania niet zelf maar wordt ingekocht bij Cummins.

De cabines van de lage tot en met de hoge uitvoering zijn allemaal hetzelfde ontwerp en model. Je ziet

het terug in bijvoorbeeld de ruiten en in de portieren.

Het betekent dat veel onderdelen uitwisselbaar zijn. Het is bijzonder hoeveel verschillende cabine uitvoeringen, ondanks deze werkwijze, toch leverbaar zijn. Aan de Koninklijke Landmacht levert Scania de **Gryphus**, een gepantserde



uitvoering voor het leger. Op gebied van veiligheid lopen de Zweden voorop. Scania en Volvo zijn toonaangevend geweest in de ontwikkeling van een veilige cabine. De andere merken hebben deze werkwijze gevolgd. De ontwikkeling gaat nog steeds door. In Europa wordt nu gesproken om de voorkant van de auto te verlengen voor meer botsbestendigheid.

Alles wat verteld is wordt te veel om te herhalen, voor we het wisten was het over elven en moest er gestopt worden.

Dirk hartelijk bedankt voor je prachtige en presentatie en Fokko Kuiper hartelijk dank voor het meenemen van de truck.

Klaas van Haeringen