



**SCANIA**

**PRESS info**

N05019SE / Per-Erik Nordström  
22. huhtikuuta 2005

## Scanian T-malli kiittää

**Scania on päättämässä 100-vuotisen suunnitteluperinteen. Nokkamallisen T-mallin myynti on vähentynyt viimeisten kymmenen vuoden aikana eikä sen kehittämistä ja tuottamista voida enää perustella. Tuotanto päättyy syyskuun lopussa 2005.**

– Kaikilla markkinoilla trendinä on bulldog-kuorma-autot. Pituusmääräykset, tuottavuusvaatimukset ja alan kova kilpailu ovat pysäyttäneet nokkamallisten kuorma-autojen markkinat suurimmassa osassa maailmaa. Scanian uuden kuorma-automalliston erikoisen järeillä lisävalinnoilla voimme toimittaa bulldog-autoja, jotka toimivat kaikissa kuljetustehtävissä vähintään yhtä tehokkaasti kuin nokkamalliset autot, sanoo myyntijohtaja Gunnar Rustad, Scania Sales & Service.

– Päätöksen takana on se, että vuonna 2004 T-mallisia Scanioita myytiin alle 1000 kpl. Myynti Euroopassa on puoliintunut. Latinalaisessa Amerikassa myynti on laskenut 90 prosenttia viime vuosikymmenellä. T-mallin tuotanto päättyy kaikkialla kuluvan vuoden syyskuun lopussa, Gunnar Rustad toteaa.

\* \* \* \* \*

Miltä oikea kuorma-auto näyttää? Lapsen piirtäessä kuorma-autoa se on usein nokkamallinen. Mutta maanteillä tällaiset autot ovat yhä harvinaisempia, Pohjois-Amerikkaa lukuunottamatta.

### **Nokkamalli – helppo huollettavuus**

Alkuperäinen syy nokkamallille oli ilmeinen: pääsy huollettaviin kohteisiin. Ensimmäisten automobiilien moottorit vaativat enemmän tai vähemmän jatkuvaa huoltoa toimiakseen hyvin.

Nykyiset kuorma-autot tarvitsevat vähemmän huoltoa eikä syytä ohjaamon kaatamiseen tai konepellin avaamiseen huoltokäyntien välillä ole enää. Huoltokohteisiin pääsyn merkitys on vähentynyt. Nykyaikaisen bulldog-auton ohjaamon ollessa kaadettuna päästään helposti käsiksi moottoriin ja muihin laitteisiin.

### **Nokkamalli – turvallisuus ja mukavuus**

Vuosien varrella kuljettajat ovat usein arvostaneet sitä erityistä turvallisuuden tunnetta, jonka kokevat nokkamallisen auton ratin takana, josta näkevät hyvin mahtavan konepellin yli.

Kuljettajat kokevat nokkamalliset autot myös mukavimmiksi, koska niissä istutaan moottorin takana, vähän etuakselin takana ja koska autossa on pitempi akseliväli.

Ajan myötä tekniikka on mitätöinyt nämä perusteet. Bulldog-autojen törmäysturvallisuutta on kehitetty lähes täydellisyyteen saakka kolaritestattuine ohjaamorakenteineen, kokoon painuvine ja suojaavine ohjaamopaneleineen, kokoonpainuvine ohjauspylväineen ja parempine istuimineen. Mukavien turvavöiden ja turvatyynyjen tulo on myös lisännyt kuljettajan turvallisuutta.

Bulldog-mallisten kuorma-autojen ajomukavuus ja ajettavuus ovat merkittävästi parantuneet viime vuosien aikana ja käytännössä eroa ei näiden kahden konseptin välillä enää ole.

### **Laskevat volyymit**

Scania on ollut nokkamallisten autojen markkinajohtaja Euroopassa ja latinalaisessa Amerikassa aina 1990-luvun alusta ja viimeisten 15 vuoden aikana Scania on ollut lähes ainoa merkki nokkamallisten markkinoilla.

Euroopassa T-mallilla on ollut kaksi täysin erilaista tehtävää kuljetusalalla. Tietyt kuljetusyrittäjät ovat valinneet T-mallin työhevoiseksi koviin olosuhteisiin kuten maansiirtoajoon, usein lyhyellä ohjaamolla ja järeillä alustakomponenteilla.

Toisaalta T-malli on vahvan mielikuvansa vuoksi toiminut imagesymbolina niille kuljetusliikkeille, jotka ovat halunneet erityisen paljon huomiota. T-malli Topline – ohjaamolla on valinta, joka kerää katseita kaikkialla ja joka toimii kuljetusliikkeen liikkuvana mainoksena.

Nokkamallisten autojen myyntivolyymit ovat laskeneet tasaisesti viime vuosikymmenten aikana. 1970-luvulla niiden osuus oli noin puolet Scanian kuorma-autotuotannosta. 1980-luvulla niiden osuus oli enää noin neljäsosa.

1990-luvun puolivälissä Scanian T-mallisten autojen osuus oli laskenut 20 prosenttiin ja nyt se on kahdessa prosentissa eli noin 1000 autoa vuodessa koko maailmassa.

### **Vähemmän asiakkaita latinalaisessa Amerikassa**

1996 T-mallin osuus Scanian raskaiden kuorma-autojen myynnistä latinalaisessa Amerikassa oli 90 prosenttia. Scanian T-malli oli markkinoiden myydyin raskas kuorma-auto.

Latinalaisessa Amerikassa nokkamallinen kuorma-auto on ollut budjettisistä vaihtoehto bulldog-autoille. Tähän markkinavaatimukseen on ollut yhä vaikeampi vastata laskevien volyymien johdosta. Kasvavat tuottavuusvaatimukset ja tiukemmat pituusrajoitukset ovat myös tekijöitä, jotka puolustavat bulldog-mallia.

Tänään Scanian nokkamallisten autojen markkinat latinalaisessa Amerikassa ovat laskeneet 90 prosenttia.

## Perinne

Scanian T-malli on ainutlaatuinen kuorma-auto! Suunnittelun juuret menevät jopa ensimmäisiin moottoriajoneuvoihin saakka.

Siitä saakka kun Scania esitteli täysin moduliperusteisen tuoteohjelmansa 1980, T-malli on kokonaan perustunut bulldog-mallien komponenteille – sama runko, alusta ja voimalinja.

Moduliperusteisen suunnittelun ansiosta on voitu käyttää samaa ohjaamorakennetta, jonka tila-, mukavuus- ja ergonomiaratkaisut ovat ainutlaatuisia.

Scania-Vabis yritti rohkeasti siirtyä pois nokkamallisesta kuorma-autosta jo varhain 1930-luvulla. Tähän innosti menestys, jolla urauurtava bulldog-bussi otettiin vastaan. Vuosina 1932–1939 valmistettiin 62 bulldog-kuorma-autojen sarja sekä 25 bussialustaan perustuvaa kuorma-autoa. Markkinat eivät vielä olleet valmiita bulldog-kuorma-autolle, joten hanke jäädytettiin aina vuoteen 1963.

Useimmat Scania-Vabiksen kokoonpanotehtaista valmistuneet kuorma-autot olivat näin ollen nokkamallisia vielä useiden vuosikymmenten ajan. 1930-luvun lopussa ja toisen maailmansodan aikana Scania-Vabis tutki tuotteiden ja tuotannon rationalisoimista. Silloin otettiin ensi askeleet kohti osien ja komponenttien modularisointia ja koosta huolimatta ajoneuvot saivat yhtenäisiä ulkoisia piirteitä.

## Scanian ensimmäinen globaali kuorma-automalli 1958

Raskaiden kuorma-autojen kartalle tuonut Scania-Vabiksen malli oli L75, joka esiteltiin 1958. Sitä valmistettiin sekä Euroopassa että latinalaisessa Amerikassa eri versioina aina vuoteen 1980. Moottorit olivat alussa 7- tai 10-litraisia ja vuodesta 1963 moottoreiden tilavuudet päivitettiin 8- ja 11-litraisiksi.

Mallimerkinnot:

L = 4x2      LS = 6x2      LT = 6x4

Kevyemmät versiot jossa pienempi moottori saivat mallimerkinnot 55 ja 65. 75-mallia päivitettiin jatkuvasti vuosien varrella: 76 (1963), 110 (1968), 111 (1974).

Nokkamalli oli ylivoimaisesti suosituin auto kunnes legendaarinen LB76-malli esiteltiin vuonna 1963. Scania-Vabiksen tulo Euroopan markkinoille vaati tilatehokkaan konstruktion, joka täytti uudet pituusmääräykset.

LB76-malli menestyi vaikka jouduttiin tekemään paljon kompromisseja, joilla haluttiin välttää kaadettavan ohjaamon vaikeudet. Malli korvattiin vuonna 1968 LB80- ja LB110-sarjoilla ja ne suunniteltiin alusta alkaen bulldog-mallisiksi. Tähän aikaan bulldog-mallit alkoivat dominoida myös myynissä.

Vuonna 1969 Scania esitteli legendaarisen 14-litraisien V8-moottorinsa, joka tuolloin oli kuorma-automarkkinoiden tehokkain. V8-moottori ei mahtunut L-mallin konepellin alle, mutta nokkamalliselle V8:lle oli kysyntää. Siksi Scania suunnitteli kokonaan uuden nokkamallin, L140:n. Se perustui kokonaan LB140-bulldog-malliin ja oli Scanian ensimmäinen täysin moduliperusteinen sarja ja näin vuonna 1980 esitellyn GPRT-sarjan edelläkävijä.

**Täysin moduliperusteinen kuorma-automallisto 1980**

Scanian GPRT-mallisto (joskus kutsuttu myös 2-sarjaksi: 82/112/142) oli maailman ensimmäinen täysin moduliperusteinen kuorma-automallisto. Ohjaamot (G matala bulldog; P normaalikorkuinen bulldog; R korkea bulldog; T nokkamalli) voitiin yhdistää alustoihin kolmessa vahvuusluokassa (M keskikova käyttö; H kova käyttö; E ekstra kova käyttö), erilaisiin vetotapoihin sekä erilaisiin voimalinjoihin tilavuudeltaan 8-14 litraa. Tuloksena oli hämmästyttävän runsas tarjonta erilaisia kuorma-automalleja, joista tietty mallivalikoima tehtiin vastaamaan eri markkinoiden olosuhteita.

Siitä saakka T-mallia on kehitetty rinnan Scanian kuorma-automalliston muiden mallien kanssa samoine rakennerratkaisuineen, viimeisine teknisine uutuuksineen sekä uusine voimalinjoineen. Tasaisen lattiansa vuoksi T-malli on tarjonnut lisätilaa ja mukavuutta sellaisessa käytössä, jossa pituusrajoituksilla ei ole merkitystä.

3-sarja esiteltiin 1988, 4-sarja 1995 ja uusi kuorma-automallisto vuonna 2004. Vuoden 2004 loppuun mennessä on valmistettu lähes 120 000 T-mallista Scania-kuorma-autoa. Näistä 60000 2-sarjassa, 40 000 3-sarjassa ja 20 000 4-sarjassa.

\* \* \* \* \*

Kuvia Scanian nokkamallisista kuorma-autoista 100 vuoden ajalta löytyy [www.scania.com](http://www.scania.com).

Lisätietoja antaa Per-Erik Nordström, Manager Product Affairs, tel. 08-55385577, epost [per-erik.nordstrom@scania.com](mailto:per-erik.nordstrom@scania.com).