

真夏、北欧のトラックショー エルミナ・ ラストビル 2016 ミニIAA

リポート・写真 スヴェン・エリック リンドストランド
訳・構成 = 西 襄二

独ハノーバーでIAA 商用車ショーが開催されるほんの2週間前、スウェーデンではジョウンコウピン市(首都ストックホルム市の南西約300km、北欧最大の商港イエテボリからは北東約150km)でスウェーデン・トラック・ショー「エルミナ・ラストビル Elmina Lastbil 2016」が開催された。



会場北口の外に出展社の全ブランドトラックが展示された。スカニアだけは会期中の新モデル発表を控えていたので「次世代モデル」はここでは見られず、代わりにこれまでのモデルが展示された。

北欧最大、スウェーデンで開催

IAA 商用車ショーとほぼ同じ時期に、隔年で開催されるこのトラックショーは北欧のこの種のショーとしては最大規模で、人によってはミニ IAA とも呼ばれている。第1回は1983年に開催された。今年の出展者は合計415、来場者は34,463名であった。



4日間の会期中は快晴に恵まれ会場は大いに賑わった。土曜日には運輸業に属する多くの家族が来場した

前回2014年は38,786名、過去最高であった2008年(あのリーマンショックの直前)には43,275名であったからやや低迷していると言ったべきかもしれない。

今年は4日間の会期中好天に恵まれ温かく、好条件であった。というのも、このショーは会場の80%は屋外であり、大型トラックなどの展示にはこちらが好んで選択されている。屋内に較べて屋外の出展料は廉価に設定されているという事情もある。



デコトラも多数出展された。トレーラを連結すると見えないキャブ背面にも力作が・・・

代表的出展 スカニア車の場合

スカニア SCANIA 車は「シリーズ5モデル」として親しまれてきた前モデルから一新された新モデルを一般に初公開した。このショーの開幕前日にバリで世界初公開となる記者発表をおこなったばかりであった。



SCANIAは全面改良した「次世代モデル」を初公開した。これはデイ・キャブ仕様

この席上には重要な顧客も招かれていた。大方の予想では新モデルは〃シリーズ6モデル。として発表されるところとされていたが、〃次世代モデル。と発表されたのである。

フルモデルチェンジした〃次世代車。は新デザイン



SCANIAのアイデンティティをしっかりと踏襲しながら、新しさをアピールしたデザインだ

のキャブ、一層磨きを掛けたパワートレーン、その他多くの部分で新設計が採り入れられた。即ち、SCANIAトラックラインは次世代に突入したのである。S730は新たに加わったモデルで、キャブはシリーズ中で室内高が最も高く床面が横方向にフラットなデザインのSキャブで、エンジンは730PSとクラスでも最大級の出力のユーロ6適合モデルが採用されている。総体開発に10年を費やし、その間の開発費は総額で20億スウェーデンクローナ(邦貨換算:1SK≒10円で200億円)に上ったという。

更に磨かれた安全性

前軸は前方に50mm移動され、新設計のサスペンションは操安性のみならずブレーキ性能の改善も図られている。時速80kmからのフルストップ時の停止距離は従来の40mから38mに短縮された。

スカニア車は世界で初めてキャブの側面展開エアバッグを装備したトラックメーカーとなった。万一の横転事故の際の乗員保護性能に威力を発揮し悲惨な結果を25%程度減少できる筈とする。



全長24mの在来モデルSCANIA〃シリーズ5。連結車



全長25mのSCANIA〃シリーズ5。ロギング車



湖底から蘇った Scania 車・・・フリケン湖はスウェーデン中央部の面積100km²程の珠玉の湖だ。遡ること1936年の冬、湖上で行っ競馬の為に整備するプラウを曳いていたこの1928年製 Scania-Vabis 車が使われたのだが、氷の緩んだ場所で水没して水深67mの湖底に沈んでしまった。それから50年後、この車は湖底から引き揚げられ Saab-Scania から資金援助を受けて念入りに修復されたのである。部品の80%はオリジナル品という。



これは Scania-Vabis 車の1913年モデル。隣に展示されていたのはスウェーデン王室郵便で郵便物の集配に用いられている同年式の12台のピックアップトラック達。当時、郵便事業組織にはドライバーが居なかったから、車を納めると同時に運転訓練も行ったそうである。この車達はその後14年間も稼働を続けたという。総排気量2.3Lのエンジンはサイドバルブ式で出力は16～20馬力だったという。変速機は3段式。最大積載量は400kg。

ボルボの場合 出力と空力デザインに注力

一方、ボルボはコンセプト・トラックを出展し、燃費の30%向上を目指していることをアピールしていた。これを達成する主要手段は走行中の空気抵抗の改善で、トラクタ及びトレーラの連結状態での空力改善を視野に入れている。長年用いられてきたサイド

ミラーは姿を消し、代わりに小さなカメラレンズによるモニタリング方式が採り入れられている。トラクタは勿論、トレーラの全車輪は空力特性を改善するスカートで覆われる。

この研究はスウェーデンとアメリカ合衆国内のエネルギー問題担当公的機関の後押しも得て推進されている。アメリカでは「ボルボ・スーパートラック Volvo SuperTruck」の名称でコンセプトモデルが発表されている。



Volvo コンセプトトラック。燃費改善に大きく貢献したのはこの空力特性だ

スピード記録を更新

コンセプトトラックに続いて注目されたのが「鉄の騎士 The Iron Knight」と名付けられたスピード記録挑戦車だ。エンジン出力 2400 馬力！この度、発進加速後の計測距離 500m、及び 1,000m 区間の夫々で世界記録を更新したモンスターだ。1,000m 区間通過に要した時間は 21.29 秒で平均速度は 169km/h、500m 区間では所要時間 13.71 秒の平均速度 131.29km/h であった。因みに最高速度は 279 km/h であった。この速度記録を支えたのはグッドイ



話題を集めた大型トラックによるスピード記録挑戦車。パワートレインの中核部品以外は全て手作りの一品車

ヤー製のタイヤである。

ボルボがトラックによる世界最高速更新に挑戦したこの車は完全に手作りの一品生産車で、例外的に量産車と共通するのは総排気量 13L のエンジン本体とデュアルクラッチ搭載の自動化機械式変速機・I-Shif アイシフトだけであった。当然のことながら、これらも超高出力化されたエンジンに見合う強度的補強工作が施されていた。

勿論、来場者が自ら実用に供することが出来る出展車も多く、各種用途にそのまま用いることが出来る完成車が多数見られた。当然、納期は最短で納入される。



エンジンは13Lだが、最高出力は実に2400馬力を絞り出す。これは市販モデルの3倍を優に超す



Volvo FH 型単車シャーシに架装されたバルクタンカー車



北欧では原木輸送需要が総体的に多く、トレーラの出展が目立った

メルセデス・ベンツ車の場合

低床キャブのエコニック Econic 車のシャーシに原木輸送用ボディと JOAB 製最大 24 トンのフックローダー・クレーンを架装して出展された。車両総重量は 32 トン。このシャーシは外にゴミ収集車や消費財貨物の配送などにも供されている。

Econic シャシの最大の特徴は、キャブへの乗降が 1 (ワン) ステップであることだ。キャブ内部は左右方向に立って移動が可能で、ドアはバスの場合のように折畳み式である。都市内の右側通行地域にあって右側に駐車している車があっても作業上二重停車をしなければならない場面で、ドアが側方に出張らないこの方式は作業効率を高める。運転者は容易に(右側通行の)右側で乗降ができる。



Mercedes Benz Econic リヤ3軸車は原木輸送用ボディを架装して新機軸を出した



市内配送用途にはディーゼルエンジンベースで軽油及びメタノールの双方が使用可能な Mercedes Benz FuelDuel 車

DAF 車の場合

DAF 車は前回と同じ屋外の一角に出展された。ご存知のように DAF 社はアメリカのパッカー Paccar 社(オーナーオペレーターに根強い支持を保っているケンワース Kenworth 車とピータービルト Peterbilt 車の製造メーカー)の傘下にあるが、北欧(スウェーデン、フィンランド、ノルウェイ)には独立系販社のコスモトラックセンターを通じて輸入販売されている。出展されたモデルは DAF FX 型で、後3軸型で建設用途車仕様で展示された。



DAF の CF 型後 3 軸車。北欧の基準では単車の総重量が 36 トンまで許容される



坊やが跨がるのは EV トラック

ハーマースキン社の場合

毎回大きな面積に出展するハーマースキン社の場合はスウェーデンを代表する架装メーカーで、メルセデス・ベンツの向かい側に位置していた。

今回の目玉は超軽量化された3軸トレーラに架装したサイドリフターで、トレーラ部分の車両重量は 7 トン以下に抑えられている。積載重量は 36 トンが許容



創業者で社長のベングト・オルフ ハーマー氏は 70 歳を目前にしているが現在のところ引退の意思はさらさない。理学修士号を有し卒業論文のテーマにコンテナのトラックやトレーラへの荷役方法を探り上げた経歴を持つ。これが彼のライフワークとなっている



Hammer Maskin 社のコンテナ・サイドローダー。新 SOLAS 条約で、全てのコンテナに総重量申告を義務づけることになったが、これはハマーのサイドリフターにとって何ら影響することではない。重量センサーを備えた前後一組の吊り上げフックが即座に総重量を実測して表示するからである。積載重量 36 トンのセミトレーラには一組で自重 7 トン未満のクレーンを備え、クレーンはコンテナの長さに応じて前後にスライドが可能のように架装されている

される。20 又は 40 フィートコンテナに対応してユニットロードの迅速な荷役に場所と設備を選ばず対応出来る。荷下ろし／積み込みを行う場所での受け入れ側の手を煩わせることが無いから、車側のオペレーターを兼ねた運転者の運行計画によってスケジュール管理が可能である。

今回の軽量化モデルは、これまで重量的に運用が思うに任せなかった日本やアメリカでの販売に改善をもたらすことが期待されている。

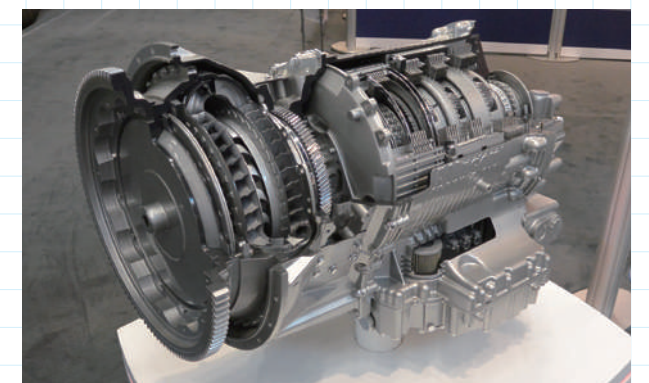
新 SOLAS 条約で、全てのコンテナに重量申告を義務づけることになったが、これはハマーのサイドリフターにとって何ら影響することではない。重量センサーを備えた前後一組の吊り上げフックが即座に総重量を実測して表示するからである。積載重量 36 トンのセミトレーラには一組で自重 7 トン未満のクレーンを備え、クレーンはコンテナの長さに応じて前後にスライドが可能のように搭載されている

アリソン変速機

アリソンも前回通り屋内 B 館に顔を見せた。出展品は全自動式変速機の最新モデルであった。

Scania のハブリダクションを搭載した G490 8 × 4 シャシはアクスルレシオ(駆動後軸の減速比)が 5.14 で、これには Allison 製品が搭載されていた。前進 7 速の本体とエンジンの間には外観上 20cm の長さの超定速ギヤが噛まされており、フルロードでも急登坂路や泥濘地での発信・走行などに威力を発揮する。この車を導入して実用中のポール・ニルソン氏が出展車の脇で「クラッチを滑らせて焦げ臭いにおいを出すこともスリップすることなく使い勝手がとてもよい、と言っていたのが印象的だった。

アリソンのこの全自動変速機は、変速時のトルク抜け感が全く感じられないことが特徴である。



アリソン社は前進 6 速の AT を出展。各段変速時のトルク抜け感がないのが特徴



次回のスウェーデントラックショー LASTBIL Elmia は 2018 年の同時期に開催される。

注：SOLAS 条約は「海上人命安全条約」と訳されている国際条約で、我が国もこれに加盟している。改正 SOLAS 条約においては、2016 年 7 月 1 日以降に船積みされるコンテナについては、荷送人が自ら又は第三者に依頼して以下のいずれかの方法を用いて、コンテナの総重量を把握する必要があるとされている。

- ① 実入りコンテナの総重量を計測する
- ② コンテナ内に梱包する貨物、パレット、その他の固定材を含むすべての貨物品等の重量を計測し、これにコンテナの自重を足し合わせてコンテナ全体の重量を算出する

(以上、国土交通省による「国際海上輸送コンテナの総重量の確定方法ガイドライン」平成 28 年 4 月 28 日付資料(A4 版 26 頁)の冒頭部分より引用)

(関係資料：URL: <http://www.mlit.go.jp/common/001129795.pdf>)