

Fortsättning från sidan 16

En helt ny truck fanns på plats i Mullsjö. Det var en kompakt förbränningsmotor driven 3-tonnare på luftgummihjul. Trucken, som bär beteckningen 305E, är försedd med dieselmotor och hydrostatisk transmission. Lyftkapaciteten är 3 000 kg på 500 mm tp-avstånd och lyfthöjden är som standard 3 m.

Den provade trucken var utrustad med skyddsåbåge. Det går att få trucken försedd med hytt och då handlar det om från fabrik inklädd skyddsåbåge. Vätterbygdens Truck för diskussion om framtagande av separatbyggd svensk förarhytt.

Truckens totala längd (till gaffelhälen) är 2,51 m och bredden 1,16 m. För övrigt samma dimension för 2-, 2,5- och 3-tonnaren i samma serie. Detsamma gäller axelavståndet som är 1,7 m. Gångbreddsbehovet med kortsideshanterad Euro-pall är 3,57 m. Minsta svängradie (över motvikten) är 2,13 m. Maskinvikten är 4 500 kg.

Dimensionerna säger att detta är en kompakt 3-tonnare. Litet avstånd mellan drivaxelcentrum och gaffelhälen betyder att chassit kan kortas – och trucken göras mer vändbar på trånga ytor.

Chassit i denna truck är annorlunda utformat. I princip består truckkroppen av en stabil platta på vilken gaffelstativet, drivpaketet, motvikten och skyddsåbågen monterats. Separata sidostycken och golvplattan kan snabbt demonteras varvid motorrummet bokstavligen blir vidöppet. Smart!

När truckchassit är avklätt reagerar ögat omedelbart för de mycket långa tiltcyklindrarna till stativet. Ja, det är egentligen inte själva cylindrarna som är så långa – behövs inte eftersom slaget är relativt kort för att tilta stativet 5 grader framåt till 10 grader bakåt. De förlängda



Truckchassit består av en kraftig bottenplatta med löstagbara sidor. Observera de långa tiltcyklindrarna infästa vid sidan av Perkinsmotorn.

cylindrarna är infästa i chassit nästan ända bak vid motvikten. Motivet till denna konstruktion uppges vara att på ett effektivt sätt föra över krafterna från stativet till chassits bottenplatta.

Som drivkälla i Lugli 305E används en 3-cylindrig Perkins dieselmotor anpassad efter avgasnormen Euro 1. Den sugmatade 2,7-litersmotorn ger effekten 39 kW (52 hk) vid 2 250 v/min. Även om motorn är anpassad till gällande avgasnorm är det faktiskt lite förvånande att man inte redan från början satsar på en överladdad dieselmotor som är mer bränsleeffektiv och därmed än mer miljöanpassad.

Till dieselmotorn är kopplat en hydrostatisk transmission av välkänt fabrikat – Linde. Den variabla pumpen – mekaniskt reglerad via körpedalen – levererar olja till de båda hjulmotorerna som har inbyggda lamellbromsar. Transmissionen manövreras – i provtrucken – med dubbla körpedaler. Som extra utrustning finns även körväljarspak placerad under ratten.

Även den på traditionellt sätt infästa pivoterande styraxeln väcker uppmärksamhet. När man kör trucken förvånas man över 3-tonnarens mycket

den med sin genomgående kolvstång. I stället för den konventionella lösningen med i styrbryggan fast monterat cylinderhus har Lugli konstruktörer valt att fästa kolvstångsändarna med bultar i styrbryggan. Styråbågar har sedan direktmonterats till det rörliga cylinderhuset.

–En typisk Lugli-innovation som ger trucken dess fina framkomlighet där det är trångt, kommenterar Kenneth Carlsson.

Den mekaniskt avfjädrade förarstolen är placerad på den bakåt uppfällbara plastkåpan över motorrummet. De fyra manöverspakarna för gaffelstativet är place-



Högst konventionellt utformad förarplats med manöverspakarna för gafflarna placerade i "torpeden". Inget överbetyg för ergonomin – men fullt tillräcklig komfort för en truck av detta slag.

fina vändbarhet. Trucken snurrar i princip över det stillastående innerhjulet. De mycket stora hjulutslagen är möjliga tack vare en annorlunda lösning med styrcylin-

rade i "torpeden" och är därmed väl långt fram för att vara riktigt bekväma att hantera. Spakarnas placering tillåter

Fortsättning sidan 20