



Scania R 440 EGR 4x2 Topline

## Mehr Sein als Schein

Der Scania R 440 EGR 4x2 Topline beeindruckte beim Test mit Drehmomentstärke, Sparwerten und exzellentem Komfort.

**B**eim Scania R 440 EGR 4x2 Topline klingt die Leistungsangabe von 440 PS bei 1.900/min ziemlich zahm. Das maximale Drehmoment von immerhin 2.300 Nm lässt jedoch aufmerken, zumal der 6-Zylinder-Reihendieselmotor DC13 10 mit 12,7 l Hubraum die maximale Durchzugsstärke bereits im Drehzahlkeller bei 1.000 bis 1.300/min zur Verfügung stellt. Auch bei Euro 5 setzt Scania

weiterhin auf die EGR-Technologie. Der R 440 EGR tankt weiterhin Diesel, sonst nichts. Ein klarer Handlingvorteil im Vergleich zur SCR-Technologie mit Ad Blue.

Beeindruckend ist schon auf den ersten Blick die Topline-Langstreckenkabine mit höchstem Komfortniveau. Dank geschärftem Profil und neuem Interieur der erst im Jahre 2009 vorgestellten R-Baureihe präsentiert Scania die Topkabine noch

Die neue Topline-Kabine zeigt sich außen noch prestigeträchtiger und innen mit aufgewertetem Interieur.



## TECHNISCHE DATEN

### Scania R440 EGR 4x2 Topline

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamischer Sonderausstattung

#### Maße und Gewichte:

Länge: 5,94 m; Breite: 2,55 m; Höhe (Kabinendach): 3,89 m; Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 14,80 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 400-l-Tank): ca. 7.250 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

#### Antriebsstrang:

**Motor:** Scania DC13 10 EGR Euro 5: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt- Dieselmotor; Abgassturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; zweistufig gekühlte Abgasrückführung (EGR); Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung Scania XPI mit 2.400 bar Einspritzdruck; Hubraum: 12,7 l; Leistung: 440 PS (320 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.300/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Scania Opticruise, Getriebe GRS 905 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge + 2 Kriechgänge (12+2); Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 11,32:1 bis 1:1; Kriechgänge: 16,41:1 und 13,28:1; Rückwärtsgänge: 14,77:1 und 11,95:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,59:1; Gesamtauslegung: 1.120/min bei 80 km/h

#### Fahrwerk:

**Federung:** vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Scania-Retarder; ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); ACC; LDW (Spurwächter), TPR (Reifendrucküberwachung), Xenon-Licht

**Reifen:** Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin; vorn: X Energy Savergreen XF; hinten: X Energy Savergreen XD; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy X

prestigeträchtiger – sowohl vom Design als auch von der Ausstattung her. Damit ist die R-Baureihe im schweren LKW-Premiumsegment frisch gestärkt auf einer weiteren Runde im Rennen um höhere Marktanteile unterwegs.

Heute ist die Wirtschaftlichkeit eines Nutzfahrzeugs wichtiger als jemals zuvor. Vor allem zu diesem Thema haben sich die Schweden bei der neuen R-Baureihe eine Menge einfallen lassen: Scania installiert mit dem Eco-Modul als erster Hersteller einen elektronischen Big-Brother in der Kabine. Es ist bei Fahrzeu-

gen mit EBS, 12- oder 12+2-Gang-Schaltgetriebe mit und ohne Opticruise sowie Scania-Retarder serienmäßig an Bord und hilft den Fahrern, ihren Fahrstil zu verbessern und damit Kraftstoff zu sparen. Hinzu kommt ein Hightech-Antriebsstrang in Hard- und Software mit neuer Opticruise-Generation in 2-Pedaltechnologie und aktuellem Motor DC13 10, der über einen variablen Turbolader (VGT), eine zweistufig gekühlte EGR und XPI (Extrahigh Pressure Injektion)-Common-Rail-Direkteinspritzung mit 2.400 bar Einspritzdruck verfügt.

**Neue Hinterachsübersetzung.** Außerdem hat Scania beim Test für Spannung auf der Hardware-Seite gesorgt: Der R 440 EGR 4x2 Topline ist als erstes Fahrzeug mit der extra langen Hinterachsübersetzung 2,59:1 angetreten. Sie war voriges Jahr auf der Neuvorstellung der R-Baureihe in Schweden im Gespräch. In Verbindung mit der gewählten Reifendimension 315/70 R 22,5 ergibt sich eine Antriebsstrangauslegung des Testfahrzeugs auf rund 1.120/min bei Autobahntempo 80 km/h in der höchsten Getriebestufe. Bislang bildete die Übersetzung 2,71:1 bei



## KOSTENRECHNUNG SCANIA R 440 EURO 5 AGR

Sattel-Kfz; gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,7/440
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1 a)	1.462,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1 b)	368,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	34,10
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,00
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	34,10
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	40,92
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,00
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
<b>Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>53,32</b>
<b>Feste Kosten</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	17.550,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.416,00
Reifen [Jahr]	675,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten [Euro/Jahr]</b>	<b>30.567,00</b>
<b>Feste Kosten [Euro/Tag]</b>	<b>127,36</b>
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	17.550,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.416,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	58.924,80
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Summe [Euro/Jahr]</b>	<b>107.347,80</b>
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	21,23
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	53,32
<b>Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>74,55</b>

Für die Kostenrechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig. Fernverkehrskabine mit Hochdach „Topline“, automatisiertes Schaltgetriebe „Opticruise II“, Sekundärretarder „Scania“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

(1.1) Quelle Leasing: eigene Recherche;

(1.2) Quelle WRV: Scania Deutschland 2009

(2) 6 Reifen à 450,- nach 24 Monaten oder 288.000 km;

Umlage auf 48 Monate

(3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken.

Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen

Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage



Das neue Armaturenbrett „Luxus“ ist besonders elegant und übersichtlich gelungen.

Scania das Ende der Fahnenstange. Beim Testfahrzeug würde das eine Auslegung auf etwa 1.170/min bei 80 km/h bedeuten.

Dank der extra langen Übersetzung ist das Testfahrzeug mit der vielleicht entscheidend um 50/min verringerten Auslegung bei 80 km/h unterwegs. Damit will Scania die bullige Durchzugskraft des DC13 10 im unteren Drehzahlbereich noch besser nutzen und so vor allem Kraftstoff sparen. Auffällig ist auch das ausgezeichnete Rollverhalten des Fahrzeugs. Die längere Übersetzung sorgt eben bei der gleichen Rollgeschwindigkeit für eine verringerte Schleppleistung des Antriebsstrangs.

**Mit Sparwerten unterwegs.** Beim Test mit 40 t Zuggesamtgewicht kam Spannung auf, ob die Rechnung für Scania aufgeht und wie groß sich die längere Übersetzung auf die Fahrbarkeit auswirkt. Unterm Strich scheint es für Scania aufzugehen: Die Sattelzugmaschine R 440 EGR 4x2 Topline konnte ein sparsames Gesamtergebnis bei hohen Transportleistungen mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,1 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,7 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten) erzielen. Auf dem anspruchsvollen Autobahnabschnitt kam das Fahrzeug mit sparsamen 30,4 l/100 km bei 80,5 km/h aus.

Damit liegt zum Beispiel der R 440 EGR 4x2 Topline auf etwa gleichem Sparniveau wie der R 480 EGR 4x2 Highline (Gesamtergebnis: 33,6 l/100 km bei 72,4

km/h; Autobahn: 29,8 l bei 81,1 km/h), der im Vorjahr getestet wurde. Der R 480 war mit 480 PS und 2.500 Nm sowie bei günstigeren Wetterbedingungen unterwegs. Außerdem bietet im Vergleich zum Highline-Fahrerhaus die Topline-Kabine dem Fahrtwind eine größere Widerstandsfläche.

### Big-Brother an Bord soll die Fahrer auf Sparwerte trainieren.

So gesehen hat der Test bestätigt – obwohl die Verbrauchswerte des R 440 geringfügig höher liegen und beim Autobahn-Durchschnittsverbrauch die magische Grenze von 30 l/100 km nicht unterschritten wurde –, dass Scania mit der extra langen Hinterachsübersetzung den Antriebsstrang jetzt noch perfekter auf die durchzugsstarke Motorcharakteristik des D13 10 in den unteren Drehzahlbereichen abstimmen kann.

Ins Gegenteil hat sich die anfängliche Skepsis verkehrt, dass die lange Hinterachsübersetzung von 2,59:1 bei 440 PS Motorleistung die Schaltheufigkeit hoch und die Fahrbarkeit herabsetzen könnte. Aus meiner Sicht hat das etwas niedrigere Drehzahlniveau die Fahrharmonie sogar gesteigert.

Einfach phantastisch, wie der DC13 10 den Scania R 440 EGR 4x2 Topline vom Drehzahlkeller aus – sogar noch unterhalb der 1.000er-Drehzahlmarke – mit starkem Antritt auf die gewünschte

**WO ÜBLICHER  
SERVICE AUFHÖRT,  
HÄNGEN WIR UNS  
NOCHMAL KRÄFTIG  
REIN.**

[WWW.TRUCKWORKS.DE](http://WWW.TRUCKWORKS.DE)



**Echter Fernreise-Komfort:** Der Klapp Tisch auf der Beifahrerseite ist voll ver- senkbar (oben und Mitte rechts).

Die Bordküche mit Mikrowelle und Kaffeemaschine sorgt für eine vernünftige Verpflegung an Bord (Mitte links).

Der freie Überstieg dank niedrigem Motortunnel und die Trittleiter zur oberen Koje sind weitere Kabinen-Highlights (unten links und rechts).



Marschgeschwindigkeit nach vorne treibt. Bei 40 t Zuggesamgewicht steht dem Fahrer neben einem Leistungsverhältnis von 11 PS/t vor allem ein maximales Drehmomentniveau von 57,5 Nm/t zur Verfügung. Damit kann der Fahrer in jeder Situation gelassen bleiben. Außerdem sorgen neben dem integrierten Bremssystem mit Retarder weitere Hightech-Sicherheitsassistenzsysteme wie EBS mit ESP, ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat) und LDW (Spurwächter) für ein Höchstmaß an Sicherheit.

Hinzu kommt ein einfaches Handling dank einer ausgezeichneten Sicht auf das Verkehrsgeschehen aus der Kabine heraus und in die groß dimensionierten Rückblickspiegel, einer leichtgängigen exakten Lenkung sowie vor allem dem neuen Opticruise in 2-Pedalversion.

**Intelligenter Co-Pilot.** Wie gut Scania das Opticruise 2 gelungen ist, zeigte sich auf dem Landstraßenabschnitt bei einer 3,1 km langen und rund achtprozentig ansteigenden Serpentinenfahrt. Die erste

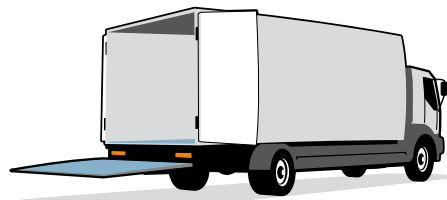
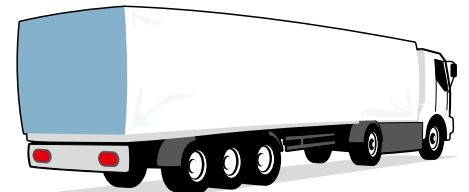
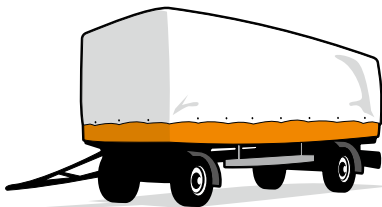
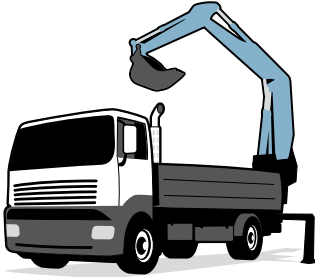
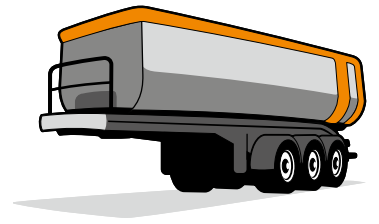
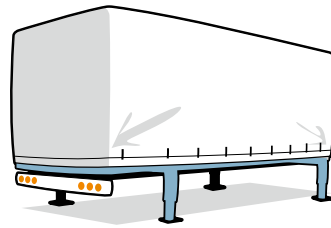
Fahrt wurde im manuellen Modus in voraussehender Fahrweise mit sechs Schaltungen, einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 43,3 km/h und einem Durchschnittsverbrauch von 140,9 l/100 km bewältigt. Bei der zweiten Bergfahrt übernahm das Opticruise 2, und es ging mit insgesamt 12 Schaltungen mit 42,3 km/h etwas langsamer und bei rund 146,6 l/100 km mit etwa 4,7 Prozent Mehrverbrauch nach oben.

Im Vergleich zwischen dem Top-Testfahrer, der sowohl das Fahrzeug als auch jeden Meter des Serpentinabschnitts genau kennt, hat das Opticruise 2 unter diesen Extrembedingungen außerordentlich gut abgeschnitten. So werden auch wenig geübte Fahrer zu guten Drivern, und der Flottenverbrauch wird spürbar gesenkt.

### Das Opticruise 2 zeigte sich als Idealbesetzung für den Antriebsstrang.

Damit zeigte sich auch dieses Mal die neue Scania-Opticruise-Generation in Verbindung mit dem 12-Gang-Scania-Getriebe GRS 905 R als eine ideale Antriebsstrang-Bestückung mit wirtschaftlicher Gangwahl sowie überragender Schalt- und Kupplungsqualität. Eine komplexe Software verkettet die Elektroniken der Motorregelung, des ACC und des Retarders zu einem Rechnerverbund: So kann in Steigungen der VGT bereits während des Schaltvorgangs den vollen Ladedruck aufbauen und sorgt beim vollendeten Gangwechsel für die maximale Zylinderfüllung. Die ACC-Radarinformationen dienen zur Anpassung der Schaltvorgänge an die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs und die Retarder-Informationen auf Gefällestrecken veranlassen Anpassungs-Schaltungen zur Einhaltung der gesetzten Geschwindigkeit. Last- und Neigungs-Sensoren ermöglichen die automatische Wahl des Anfahrgangs sowie ein frühzeitiges Zurückschalten an Steigungen, um die Geschwindigkeit ohne Mehrverbrauch zu halten.

Die Vollversion in 2-Pedal-Technologie zeichnet sich weiterhin durch eine komplexe neue Opticruise-Software mit Auto-



# **UNSER SERVICE GEHT BEI ANHÄNGERN, AUFLIEGERN UND AUFBAUTEN ERST RICHTIG LOS.**

TruckWorks ist Ihr zuverlässiger und kompetenter Partner für alle Service-Arbeiten rund um Anhänger, Auflieger und Aufbauten. Das heißt für Sie minimale Standzeiten, geringerer Aufwand und kürzere Wege. Testen Sie uns – wir sind deutschlandweit für Sie da und freuen uns auf Ihren Besuch.



## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus

**+** Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; auch in Zweifahrerversion überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; Trittleiter für Bett oben; Sonderausstattung: ausziehbares Bett unten, ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür.

**-** Klappergeräusche von seitlicher Sonnenblende links, Resonanzgeräusche im Schiebepetrieb vom Antriebsstrang.

### Antriebsstrang

**+** Bullige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie ausgelegter Leistungsüberschuss; sparsame Verbrauchswerte.

### Fahrwerk

**+** Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

**-** Steifbeinig bei kurzen Bodenwellen.

### Aktive/passive Sicherheit

**+** Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; breites Sonderausstattungsprogramm von Automatik-Schaltgetriebe Opticruise bis Retarder, sowie mit EBS, ESP, ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat) und LDW (Spurwächter) neueste Assistenzsysteme verfügbar, Sicherheitspaketpreis mit Sonderbonus.

### Routine-Check/Wartung

**+** Elektronische Überwachung wie Kupplungsüberlastungswarnung und Bremsfadungswarnung; elektronischer Routinecheck, einfacher Birnenwechsel.

**-** Keine elektronische Motorölstands-Anzeige.

### Service

**+** Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz.

matik-, Manuell-, Power- und Manövrier-Modi sowie automatischer Freischaukelfunktion bei Vor- und Rückwärtsfahrt aus. Erstaunlich auch die Präzision der elektro/hydraulischen Kupplungsautomatik, mit der sich im Rangiermodus auch heikle Situationen meistern lassen.

**Höchstes Komfortniveau.** Schon das Erscheinungsbild des R 480 EGR 4x2 Topline ist beeindruckend. Und es ist ein erhabenes Gefühl, in der Topline-Kabine zu sitzen. Mit dem neuen Kabineninterieur

bietet Scania höchstes Komfortniveau auf internationalen Fernstreckeneinsätzen. Dank einer Stehhöhe von rund 2,23 m vor den Sitzen und etwa 2,08 m auf dem niedrigen Motortunnel sowie einem ausreichenden Stauraumangebot hat es auch eine 2-Mann-Crew an Bord bequem.

Bemerkenswert ist das neue Cockpit mit Armaturenbrett „Luxus“ und beleuchteter Mittelkonsole, die unter anderem zusätzliche Ablagefächer, Getränkehalter und jetzt auch einen variabel positionierbaren Aschenbecher zu bieten hat. Hinzu kommen hochwertige Materialien und eine erweiterte Farbpalette für eine individuelle Gestaltung und vier unterschiedliche Designvorschläge ab Werk.

Ebenfalls an Bord ist ein neues oberes Bett nebst bequemer Aufstiegsleiter für noch erholsamere Ruhezeiten. Ein Highlight ist das neuartige untere Bett. Es ist in der Härte und in der Breite von 730 bis 900 mm verstellbar. Für diesen Luxus wird allerdings ein Aufpreis verlangt.

**Licht und Schatten.** Insgesamt erstrahlt der Scania R 480 EGR 4x2 Topline beim Test in einem günstigen Licht. Doch es gibt auch einige Schattenseiten. So ist die Fahrwerksabstimmung zwar komfortabel und fahrstabil gelungen, allerdings nimmt die Federung kurze Bodenwellen ziemlich steifbeinig. Weiterhin wurden auf der Testfahrt störende Klappergeräusche von der seitlichen Sonnenblende links und Resonanzgeräusche vom Antriebsstrang im Schiebepetrieb registriert. Eher Kleinigkeiten, die sich bestimmt schnell ausmerzen lassen.

**Positive Mehrwertstrategie.** Mit der Neuvorstellung der R-Baureihe im Krisenjahr 2009 hat Scania jetzt starke Argumente parat, um Marktanteile für sich zu gewinnen. Die deutliche Mehrwertstrategie zum Grundpreis des Vorgängers ist eine weitere Verkaufsunterstützung für die neue R-Baureihe.

Das rundum komplett vollausgestattete Testfahrzeug Scania R 440 EGR 4x2 Topline steht in der Zweifahrerversion mit 128.458 Euro in der verhandelbaren Nettopreisliste. Darin sind dann auch die komplette Sicherheits-Hightech mit ESP für 2.080 Euro, Scania-Retarder für 4.105

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrte km ..... 115,6 km  
Verbrauch Ø ..... 30,4 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 80,5 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 37,6 l/100 km bei 80,9 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 23,8 l/100 km bei 80,2 km/h

### Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn  
gefahrte km ..... 65,4 km  
Verbrauch Ø ..... 40,6 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 62,0 km/h

### Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. ... 2,0 km  
Verbrauch Ø ..... 132,6 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 51,1 km/h

### Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke  
gefahrte km ..... 181,0 km  
Verbrauch Ø ..... 34,1 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø ..... 72,7 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø ..... entfällt

### Wetter

bewölkt bis heiter; Wind: 2 bis 3 aus N bis NO;  
Temperatur +9 bis +12° C

Euro, Opticruise für 1.748 Euro plus 543 Euro für die Automatikkupplung, Rollsperrung (Hill hold) für 365 Euro, LDW für 2.425 Euro sowie ACC-Assistent für 2.058 Euro (ACC wird jedoch nur in Verbindung mit ESP und Retarder geliefert) sowie weitere umfangreiche Sonderausstattungen enthalten, die kaum noch Wünsche offen lassen.

Gerade im schweren Nutzfahrzeugbereich baut jeder Unfall mit dramatischen Folgen das Negativ-Image des Straßenverkehrs weiter auf. Eine weitere Reduzierung der Unfallopfer ist mit dem Einsatz von Assistenzsystemen auf breiter Front nachweislich möglich und zwingend notwendig. Seit Januar dieses Jahres können Kunden bei Scania deshalb aktive Sicherheit zu einem attraktiven Paketpreis von unter 5.000 Euro ordern. Es umfasst den Spurassistenten (LDW), die Abstandsregelung (ACC), das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie Airbag mit Gurtstraffer. Das Angebot gilt für die P-, G- und R-Serie. Ein weiteres Plus bei allen Scania-Modellen ist das serienmäßige Sicherheitsfahrerhaus gemäß den hohen Standards des Schweden-tests.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)