

FAHRVORSTELLUNG Scania R 620 Euro 4

Herbst-Offensive: Scania präsentiert mit dem R620 Europas stärksten Straßen-LKW und viele Neuheiten.



Super-Power

Mit neuem „King of the Road“ (620 PS), Motoren in Euro 4/5 sowie neuem Getriebeprogramm und erweiterten Dienstleistungen will Scania nach vorne stürmen.

Scania setzt mit Neuheiten im Motoren- und Getriebeprogramm sowie erweiterten Dienstleistungen und neuen Produkten beim Fleet-Management zur einer breit angelegten Herbstoffensive an. Der Startschuss für die Markteinführung der großen und kleinen Neuerungen hat schon vor der RAI, die in Amsterdam vom 13. bis 22. Oktober stattfindet, begonnen und soll im Wesentlichen bis Mitte 2006 abgeschlossen sein. Auf dem Scania Eurodrive 2005 in den Ardennen konnte der

KFZ-Anzeiger bereits die neuesten Scania-Typen fahren und sich über das neue Dienstleistungs-Programm informieren.

Das Flaggschiff der Offensive ist der neue „King of the Road“, der Scania R 620 Euro 4. Er ist zur Zeit mit einer Motorleistung von 620 PS bei 1.900/min und einem gewaltigen maximalen Drehmoment von 3.000 Nm bei 1.100 bis 1.400/min der stärkste Straßen-LKW in Europa. Scania hat inzwischen ein breit gefächertes Motorenprogramm mit Euro 3/4/5-Motoren in 21 Varianten aufge-

stellt. Die 9-, 11- und 12-l-Reihenmotoren decken ein Leistungsspektrum von 230 bis 470 PS und einen maximalen Drehmomentbereich von 1.050 bis 2.200 Nm ab. Die 16-l-V8-Aggregate reichen von 500 bis 620 PS Leistung und 2.400 bis 3.000 Nm maximales Drehmoment.

Die Fahrt mit dem neuen King of the Road war ein Erlebnis.

Die Fahrt mit dem neuen King of the Road, Scania R620 Euro 4, war schon ein



Handlingsvorteil: Das neue 6-Gang-Schaltgetriebe 6670 ist für Verteiler-LKW eine ideale Antriebsstrangbestückung.



Umweltbewusst: Der neue Scania R420 Euro 5 mit SCR-Technologie ist als Volumenmodell für den Markt in Deutschland gedacht.



Erfahrungen: Auf dem Eurodrive 2005 konnten die neuesten Scania-Typen gefahren werden.



Details: Neue, flexible Endkantenverlängerungen sorgen bei Sattelzügen für eine verbesserte Aerodynamik.

Erlebnis. Als Zugpferd eines 40-t-Sattelzugs ebnete der Bolide mit einem Leistungsverhältnis von 15 PS/t und vor allem einem maximalen Drehmomentniveau von mächtigen 75 Nm/t langgezogene Autobahnsteigungen regelrecht ein. Gefahren wurde auf einem Abschnitt der Ardennenautobahn A 4 und auf einem Landstraßenabschnitt jeweils im Bereich des Euro-Space-Centers bei Transinne (Libin, Belgien). Hier hat's recht knackige und langgezogene Autobahnsteigungen und Gefälle sowie eine sehr hügelige

Topographie auf dem abgesteckten Landstraßenabschnitt.

Sicher ist eine Beurteilung auf fremder Strecke immer schwierig, doch es wurden auch der Scania R560 Euro 4, der Scania R500 Euro 4 mit den V8-Triebwerken sowie der Scania R470 Euro 4 und der Scania R420 Euro 5 mit den 6-Zylinder-Reihendieselmotoren über die Teststrecke bewegt. Hier ließen sich die Leistungs- und Drehmomentunterschiede in den Steigungen deutlich erfahren. Die Fahrzeuge zeigten sich in ihrer Lei-

stungsklasse jeweils mit einem harmonisch und perfekt abgestimmten Antriebsstrang überaus durchzugsstark. So hat auch der R420 Euro 5 mit SCR-Technologie besonders gefallen. Er hat alle Qualitäten, um sich als Volumenmodell im Fernverkehr auf deutschen Autobahnen zu entwickeln.

Darüber hinaus ermöglichte das Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung Opticruise ein bemerkenswert einfaches Handling der Fahrzeuge. Doch hier ist für mich die notwendige Betäti-

Euro 3-Motoren

9 I, 5-Zylinder-Reihendieselmotor:

Leistungen: 230 PS (169 kW), 270 PS (198 kW) und 310 PS (228 kW) bei jeweils 1.900 /min; maximale Drehmomente: 1.050 Nm und 1.250 Nm bei jeweils 1.100 bis 1.400/min sowie 1.550 Nm bei 1.100 bis 1.300/min

11 I, 6-Zylinder-Reihendieselmotor:

Leistungen: 340 PS (250 kW) und 380 PS (280 kW) bei jeweils 1.900/min; maximale Drehmomente 1.600 Nm und 1.800 Nm bei jeweils 1.100 bis 1.300/min

12 I, 6-Zylinder-Reihendieselmotor:

Leistungen: 420 PS (309 kW) sowie 470 PS (345 kW) Turbocompound bei jeweils 1.900/min; maximale Drehmomente: 2.100 Nm bei 1.050 bis 1.300/min und 2.200 Nm bei 1.050 bis 1.350/min.

16 I, V8-Dieselmotor

Leistungen: 500 PS (368 kW) und 580 PS (426 kW) bei jeweils 1.900/min; maximale Drehmomente: 2.400 Nm und 2.700 Nm bei jeweils 1.100 bis 1.300/min

Euro 4-Motoren

9 I, 5-Zylinder-Reihendieselmotor EGR:

Leistungen: 230 PS (169 kW), 270 PS (198 kW) und 310 PS (228 kW) bei jeweils 1.800 /min; maximale Drehmomente: 1.050 Nm bei 1.100 bis 1.500/min; 1.250 Nm bei 1.100 bis 1.450/min und 1.550 Nm bei 1.100 bis 1.350/min; Verfügbarkeit: 230 und 270 PS seit September 2005 für Baureihe „R“ und „P“; 310 PS für „R“ seit September für „P“ ab November 2005

12 I, 6-Zylinder-Reihendieselmotor EGR:

Leistungen: 340 PS (250 kW) und 380 PS (280 kW) bei jeweils 1.800/min sowie 420 PS (309 kW) und 470 PS (345 kW) beide Turbocompound bei jeweils 1.900/min; maximale Drehmomente: 2.100 Nm bei 1.100 bis 1.350/min und 2.200 Nm bei 1.100 bis 1.450/min; Verfügbar: 340 und 380 PS für „R“ seit September für „P“ ab Mai 2006; 420 und 470 PS seit September für „R“

16 I, V8-Dieselmotor SCR

Leistungen: 500 PS (368 kW), 560 PS (412 kW) und 620 PS (456 kW) bei jeweils 1.900/min; maximale Drehmomente: 2.400 Nm, 2.700 Nm und 3.000 Nm bei jeweils 1.100 bis 1.400/min; Verfügbar für „R“: 500 und 560 PS ab Februar 2006, 620 PS ab Mai 2006

Euro 5-Motoren

9 I, 5-Zylinder-Reihendieselmotor EGR:

Leistung: 270 PS (198 kW); maximales Drehmoment: 1.250 Nm; Verfügbar: 2006 für Stadtbusse

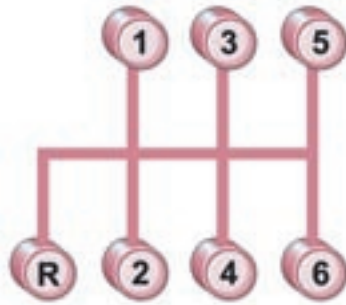
12 I, 6-Zylinder-Reihendieselmotor SCR:

Leistung: 420 PS (309 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.100 bis 1.400/min; Verfügbar: ab Februar 2006 für „R“

16 I, V8-Dieselmotor SCR

Leistung: 500 PS (368 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.350/min; Verfügbar: ab Mai 2006 für „R“

FAHRVORSTELLUNG Scania R 620



Leichtgewicht: Das 6-Gang-Schaltgetriebe G670 ist neu im Programm und lässt sich dank dreier Gassen einfach auf einer Ebene schalten.

gung des Kupplungspedals weniger beim Anfahren als vielmehr beim Anhalten immer wieder gewöhnungsbedürftig. Allerdings lässt das Opticruise beim Gangwechsel die Kupplung geschlossen. Lastwechsel und Drehzahlangleichung werden ausschließlich über die Motorelektronik geregelt. So benötigt Scania keine automatisierte Kupplung, deshalb wird vom Fahrer beim Anfahren und Anhalten etwas Eigeninitiative verlangt.

Bei Euro 4 fährt Scania zweigleisig mit EGR- und SCR-Technologie.

Zur Einhaltung der anspruchsvollen Grenzwerte Euro 4 fährt Scania zweigleisig und setzt sowohl auf die EGR (Exhaust Gas Recirculation)- als auch SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie: EGR kommt bei sämtlichen 5- und 6-Zylinder-Reihenmotoren zur Anwendung. SCR mit Ad-Blue kommt bei den leistungsstarken V8-Motoren zum Einsatz. Anfang 2006 sollen die ersten Euro 5-Versionen der 12-I- und V8-Motoren in SCR-Technologie folgen. Sie wurden in erster Linie für Kunden entwickelt, die bis zum Stichtag 2009 von der reduzierten

Autobahnmaut in Deutschland profitieren wollen. Im nächsten Jahr soll es auch einen 9-I-Motor in Euro 5 für Stadtbusse geben, allerdings mit EGR-Technik.

Scania will im Jahr 2006 das komplette Getriebeprogramm austauschen.

Weiterhin will Scania im Jahr 2006 das komplette Getriebeprogramm austauschen und den Antriebsstrang an die neuen, leistungsstärkeren Motoren anpassen. Der Umstieg auf die neuen Getriebe erfolgt Schritt für Schritt für jedes einzelne Modell. Produktionsstart der Split-Range-Getriebe GRS895 und GRS905 (12- und 12+2-Gänge) ist im Mai 2006 sowie der Range-Getriebe GR875 und GR905 (8- und 8+1-Gänge) ist im Oktober 2006 vorgesehen.

Das neue Overdrive-Getriebe GRSO905 mit 12+2 Vorwärtsgängen ist vor allem auf das massive Drehmoment des bärenstarken V8-Motors ausgelegt.

Trotz der höheren Drehmomentkapazität gelang es, je nach Konfiguration, bis zu 69 kg Gewicht einzusparen. Dazu wurde der neue Scania-Retarder komplett in das Getriebe integriert und außerdem die maximale Bremsleistung um 500 Nm auf 3.500 Nm angehoben sowie 14 kg an Gewicht gespart. Entscheidend ist hier vor allem die um 40 Prozent gesteigerte Retarderleistung bei niedrigen Drehzahlen (2.100 Nm bei 500 U/min). Und auch das Scania Opticruise geht rund 7 kg leichter sowie mit neuer Software und verbesserter Diagnose an den Start.

Mit der Einführung der neuen Getriebe wird die Kupplungsbelagstärke von 3 auf 5 mm bei allen Scania-LKW erhöht und die Betätigungskraft um 25 Prozent reduziert. Scania erwartet, dass in Kombination mit dem Kupplungsschutzsystem der neuen LKW-Baureihen jetzt die Kupplungsbeläge im leichten Fernverkehr genauso lange halten wie der LKW selbst.

Neu im Programm ist das 6-Gang-Schaltgetriebe G670 für Verteiler-LKW. Das Getriebe ist eine bewährte Kon-



FAHRVORSTELLUNG Scania R 620 Euro 4



Fleet-Management: Das Programm der Interactor Bord-Computer mit Touch-Screen-Monitoren reicht von der Einsteigerlösung Interactor 300 über den Interactor 500 mit erweiterten Funktionsumfängen bis zum Interactor 600 als integrierte Lösung.

Units (OBU für die Mauterhebung in Deutschland) ordern. Und ab Mai 2006 gibt es für Sattelzugmaschinen Fahrerhaus-Endkantenspoiler mit verlängerten Windabweisern, die Kraftstoff sparen helfen.

Ab sofort führt Scania beim Fleet-Management neue Produkte ein.

Schon lange verlangen die Kunden von den Nutzfahrzeugherstellern nicht nur LKW als Hardware-Produkte, sondern auch ein komplettes Dienstleistungspaket rund um das Fahrzeug- und Transportmanagement. Ein Grund für Scania, ab Oktober 2005 das eigene attraktive Angebot an Dienstleistungen und Produkten zu erweitern. So basiert das Scania Fleet Management auf einem neuen GPRS-gestützten Kommunikationskonzept, das zu einer Flatrate in ganz Europa sichere und zuverlässige Datenkommunikation möglich macht. Transportunternehmer sind somit in der Lage, Verwaltungsaufwand und Kosten zu senken und können darüber hinaus das Fleet Management von Scania ihren individuellen Bedürfnissen anpassen und in vorhandene, interne EDV-Systeme und Logistiksoftware integrieren.

Das Portfolio des Scania Fleet Managements umfasst beispielsweise Navigation, Auftragsabwicklung sowie Lohn- und Gehaltsabrechnungen und Dienste für die Flottenüberwachung einschließlich der Auswertung von Lenk- und Ruhezeiten. Diese Dienste werden durch drei neue Bordcomputer unterstützt, die mit großen Touchscreen-Farbmonitoren ausgestattet sind und somit die komplette Interaktion zwischen Büro und Fahrer ermöglichen. Entscheidend für Unternehmer mit gemischten Flotten ist, dass Scania-Bordcomputer auch in LKW anderer Marken eingebaut werden können. Das macht das Scania Fleet Management zu einem flexiblen und anwenderfreundlichen System.

ADELBERT SCHWARZ



Nachgezogen: Scania präsentiert sein Euro-4-Motorenprogramm in einer Bandbreite von 230 bis 620 PS sowie je eine 420- (12 l) und 500-PS-Version (V8) in Euro 5.

struktions von ZF und wird seit über zehn Jahren in Omnibussen eingesetzt. Es ist nun als Antriebsstrang-Kombination für den 9-l-Motor ab Mai 2006 verfügbar und auf Motordrehmomente bis 1.250 Nm ausgelegt. Es lässt sich besonders einfach wie ein PKW-Getriebe schalten. Gegenüber einem 8-Gang-Getriebe aus dem aktuellen Programm von Scania bringt das 6-Gang-Getriebe immerhin 87 kg weniger auf die Waage.

Zahlreiche Verbesserungen und neue Optionen dank CAN-BUS-Technologie

Dank CAN-BUS-Technologie ließen sich mit zahlreichen Verbesserungen und neuen Optionen die Produktivität und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge weiter erhöhen. Gemeint sind damit: ESP nicht nur für Sattelzugmaschinen, sondern auch für Fahrgestelle in unterschiedlichen Konfigurationen (4x2, 6x2 und 6x2/4) sowie die Anfahrhilfe Hill-Start (Rollsperre über gespeicherten Bremspe-

daldruck bei stehendem Fahrzeug) und der Bremsassistent. Hinzu kommen neue Warnfunktionen wie „Fahrer ist nicht angeschnallt“ und „Fahrer verlässt bei nicht aktivierter Feststellbremse oder eingeschaltetem Fahrlicht seinen Platz“ sowie Bremsfading, zu hoher Druckluftverbrauch und zu niedriger Füllstand der Scheibenwaschflüssigkeit.

Weiterhin kann der Fahrer sich vom Bordcomputer über den Zustand der Bremsbeläge und bei Fahrzeugen mit SCR-Technologie über den Ad-Blue-Stand informieren lassen. Allerdings muss der Fahrer nach wie vor beim elektronischen „Start-up check“ den Motorölstand manuell kontrollieren, im Vergleich zum Wettbewerb ist das nicht mehr zeitgemäß.

Einige der Neuerungen werden bereits seit September eingebaut, Andere werden innerhalb der ersten Jahreshälfte 2006 schrittweise eingeführt. Außerdem lassen sich bei Scania ab November 2005 die Fahrzeuge vorbereitet für On-Board-