



Scania R Design Edition

Ja, ist denn schon Weih

Die Scania R 620 Design Edition ist jetzt als Edelfersion des „King of the Road“ unterwegs.

Die Design Edition von Scania kommt als Weihnachtsgeschenk bestimmt gut an. In jedem Fall ist es ein Sonder- oder Treuebonus für gute Fahrer und – unter dem Motto „man gönnt sich ja sonst nichts“ – vor allem für den selbstfahrenden Unternehmer. Im-

merhin haben bereits zehn Kunden bei Scania Deutschland die Edelausführung der R-Baureihe geordert.

Klar, dass Scania bei der Vorstellung der Design Edition gleich mit dem 620 PS starken „King of the Road“ auftrumpft. Das Antlitz des in Schwarz-Metallic lackierten Scania-Flaggschiffs in der Design-Edition-Version ist schon mächtig beeindruckend: Besonders markant sind die silbern glänzende Effektlackierung des Kühlergrills und der Schriftzug „Design Edition“ auf der Stirnfläche sowie die Edelstahl-Radabdeckungen an der Vorderachse und die -Radnabenabdeckungen an der Hinterachse mit dem

Greif-Logo. Dazu kommt noch eine hochwertige Rahmenabdeckung aus Aluminium, die sich jedoch bei der Betankung mit Ad-Blue ziemlich hinderlich zeigte. Da sollte noch etwas im Sinne eines funktionsgerechten Designs nachgearbeitet werden. Die Breitreifen in den Dimensionen 385/65 R 22,5 auf der Vorderachse gehören zwar nicht zum Ausstattungspaket, doch sie unterstützen deutlich die beeindruckende Optik des Testfahrzeugs.

Edeldesign für alle. Erfreulicherweise steht die Design Edition nicht nur für den „King of the Road“ mit dem V8-Aggregat zur Verfügung. Sie gibt es unabhängig



Scania ist jetzt mit den Edelkabinen „Design Edition“ für die R-Baureihe auf dem Markt.



oben: Die ausziehbare Kühlbox sorgt für gut gekühlte Getränke und Proviant.

rechts: Auch die Türverkleidungen sind mit edlen Lederapplikationen versehen.

unten: Mit Mikrowelle und Kaffeebar über der Windschutzscheibe ist viel Komfort für Ferntouren an Bord.

Für die Design Edition wurde eine perfekte Entertainment-Ausstattung mit Audio, Video, TV und 15“-Flachbildschirmen zusammengestellt.



nachten?

von der Motorenwahl für alle 2,26 m langen CR-Schlafkabinen, sowohl für die Standard-Version als auch für die Highline-Kabine und natürlich fürs Topline-Fahrerhaus mit entsprechenden Stehhöhen von etwa 1,70, 1,91 und 2,23 m. Mit „Grey“, „Blue“ und „Black“ stehen drei Design-Edition-Sonderlackierungen mit entsprechend farblich abgestimmter Leder-Innenausstattung in schwarz/rot, schwarz/blau und schwarz/braun zur Wahl. Für mich ist die Sonderlackierung „Black“ des Testfahrzeugs mit dem schwarz-braunen Lederinterieur besonders ansprechend. Das helle Braun wirkt naturverbunden und tritt elegant aus



dem Zwei-Farben-Design hervor. Scania hat für die Design Edition auch noch einen dreistufigen Wunschmodul-Baukasten entwickelt: Die erste Stufe umfasst die Veredelung von Ledersitzen, Lederlenkrad und Armaturenblettabdeckung. In der zweiten Stufe sind zusätzlich exklusive Lederapplikationen an Türverkleidungen und Veloursteppichen sowie an den Microsan-Liegen (Bezug aus teflonbeschichteter, atmungsaktiver und schmutzabweisender Microfaser) vorgesehen, die teilweise mit Dekorstickereien verziert sind. In der dritten Stufe kommen noch weitere Lederelemente und Motiv-Stickereien auf Beifahrerablage und Fahrerhausrückwand hinzu. Außerdem ist dann auch der obere Bettkasten aus edlem Leder gefertigt. Abrunden lässt sich das Interieur durch eine Entertainment-Ausstattung mit Audio, Video und TV (DVB-T). Dazu kommen je ein 15“-Flachbildschirm für die untere und obere Liege.

Auch sonst hat Scania in das Testfahrzeug alles hineingepackt was gut und teuer ist. Einige Beispiele sind die ausziehbare Kühlbox unter der Liege sowie Mikrowelle und Kaffeebar in den Großstauflächen mit transparenten Verschlussklappen über der Windschutz-

scheibe. Sitzschnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad ermöglichen in Verbindung mit dem flach gehaltenen Motortunnel einen problemlosen Überstieg auf den Motortunnel und zur Beifahrertür. Das üppige Kabinenvolumen des Topline-Fahrerhauses mit einer Stehhöhe von 2,23 m beziehungsweise etwa 2,08 m auf dem Motortunnel sorgt auch bei einer 2-Mann-Crew für genügend Platz an Bord.

Beeindruckendes Potenzial. Der Motor unter der Edelkabine leistet satte 620 PS bei 1.900/min und verfügt über ein bärenstarkes maximales Drehmoment von 3.000 Nm bei 1.100 bis 1.400/min. Für den wirtschaftlichen Einsatz der Leistung sorgen das 12-Gang-Overdrive-Getriebe GRSO905 R mit der Automatikschaltung Opticruise. Für die sanfte Zügelung der Motorpower sorgt das integrierte Bremssystem mit Scania-Retarder. Dazu kommen Scheibenbremsen mit EBS sowie ABS, ASR und ESP. Das Potenzial des Scania R 620 an Leistungsstärke und Durchzugskraft ist immer wieder beeindruckend. Immerhin bringt es der V8-Bolide beim vollausgelasteten 40-t-Sattelzug auf ein Leistungsverhältnis von 15,5 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von sogar 75 Nm/t. Da kann der Fah-

rer in allen Situation gelassen bleiben, zumal auch noch das Opticruise die Gangwahl, das Schalten und die Kupplungsarbeit übernimmt.

Allerdings ist die Automatik-Schaltung Opticruise auf eine 3-Pedal-Technologie ausgelegt: Beim Halten, Anfahren und Rangieren muss der Fahrer mit dem Kupplungspedal arbeiten. Nach einer längeren Fahrt darf das nicht vergessen werden. Sobald das Fahrzeug rollt, wird der notwendige Lastwechsel beziehungsweise Gleichlauf vom Opticruise ausschließlich über die elektronische Motorsteuerung bei geschlossener Kupplung erledigt, deshalb ist hier eine automatisierte Kupplung überflüssig. Beim Anfahren vom Stand nutzt das Opticruise die Motorpower des Scania R 620 für ein zügiges Beschleunigen mit wenigen Zugkraftunterbrechungen, zum Beispiel vom Autobahnrastplatz mit Gangsprüngen vom Anfahren im 2. Gang auf den 5., 8. und 11. Gang und dann weiter im 12. Gang bei Marschgeschwindigkeit 80 km/h.

Für internationale Fernstrecken. Scania hat beim Testfahrzeug eine Antriebsstrangabstimmung für den internationalen Fernverkehrseinsatz gewählt. Das bedeutet eine recht lange Gesamtüberset-

TECHNISCHE DATEN

Scania R 620 Euro 4 Topline

Als Sattelzugmaschine R 620 LA4x2MNA für einen 16,50 m langen, 2,55 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Curtainsideraufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starrgregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Antriebsstrang

Motor: Scania DC16 08 Euro 4 SCR:

V8-Diesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung Scania HPI über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Bohrung/Hub: 127/154 mm; Hubraum: 15,6 l, Leistung: 620 PS (456 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 3.000 Nm bei 1.100/min bis 1.400/min.

Getriebe: Scania GRSO905R: Automatik-Schaltung Opticruise mit Fahrprogramm: 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnissen von 9,16:1 bis 0,80:1; 2 Kriechgänge: i= 13,28:1 und 10,63:1 und 2 Rückwärtsgänge: i= 11,95:1 und 9,58:1

Antriebsachse: Scania ADA1302: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=3,40:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.132/min

Fahrwerk

Reifen: Sattelzugmaschine: vorn: 385/65 R 22,5 Continental HSR1; hinten: 315/80 R 22,5 HDL1; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Continental HTL1



Fast wie Weihnachten; mit der Design Edition lassen sich viele Fahrerträume realisieren.

zung von 1.132/min bei 80 km/h in der 0,8:1 übersetzten höchsten Gangstufe des Overdrive-Getriebes. Damit kann der Fahrer zügig und wirtschaftlich bei aktiviertem Tempomat/Bremsomat im Toleranzbereich bis 85 km/h und in niedrigen Drehzahlen bis 1.203/min über die Autobahn gleiten. Autobahnsteigungen ebnet der R 620 mit seiner Motorpower meist im direkt übersetzten 11. Gang und Drehzahlen von 1.382/min bei 80 km/h regelrecht ein. Selbst langgezogene Autobahnsteigungen mit Anstiegen von etwas mehr als 5 Prozent, wie die von km 44 bis km 46 auf der A 3 in Fahrtrichtung Köln, nimmt das Testfahrzeug mit 40 t Gesamtgewicht noch im 10. Gang bei etwa 1.420/min und 70 km/h.

Im Rollbetrieb zeigt sich das Opticruise ebenfalls ziemlich intelligent und schaltet schon bei gering talwärts geneigter Topographie in die nächst höhere Stufe, um mit verringerten Schleppverlusten des Motors die Gefällekraft besser nutzen zu können. Falls nicht mit Bremsomat/Tempomat gefahren wird, ist bei steilen Abstiegen ins Tal die einfache Aktivierung des Bremsomaten mit einem Tipp aufs Bremspedal ideal. So ist die momentane Geschwindigkeit registriert. Der Mikroprozessor aktiviert dann das spezielle Opticruise-Schaltprogramm sowie Retarder und Motorbremse, um die gesetzte Geschwindigkeit bergab zu halten. Ein Tipp auf Fahrpedal und die Bremsomatfunktion ist sofort aufgehoben.

Allerdings waren beim Test auf dem Landstraßenabschnitt einige Abstriche bei der Fahrharmonie hinzunehmen. Hier konnte sich das Opticruise bei 60 km/h auf halbwegs ebener Landstraße oft nicht so richtig zwischen dem 11. Gang für 1.036/min und dem 10. Gang für über 1.300/min entscheiden. Da war eine manuelle Unterstützung durch den Fahrer angesagt. Doch bei der lang übersetzten Antriebsstrangauslegung des Testfahrzeugs ist die ab und an notwendige Unterstützung des Opticruise auf der Landstraße allemal verzeihlich.

Erschwinglicher Luxus. Das Metier des Testfahrzeugs Scania R 620 ist eben der internationale Fernstreckenverkehr. Dafür ist der Antriebsstrang erstklassig ausgelegt. Dank überaus komfortablem Topline-Fahrerhaus und einem Tankvolu-

men von 1.200 l Dieselkraftstoff lässt die Ausstattung auch bei Fernreisen nichts zu Wünschen übrig. Die Edelausstattung „Design Edition“ und das gewaltige V8-Triebwerk mit 16 l Hubraum erheben hier zusammen den Fahrer im Topline des Scania R 620 zum Kaiser unter den Königen. Der Preis für die hohe Würde und Souveränität sowie höchsten Komfort

und einfaches Handling ist nicht uner-schwinglich: Der Scania R 620 Topline Design Edition ist laut Scania bereits für einen Nettopreis von etwa 138.000 Euro zu haben. Darin ist der Betrag von 15.000 Euro für die Vollversion der Design Edition ebenso enthalten, wie die rundum komplette Ausstattung des Testfahrzeugs.

ADELBERT SCHWARZ