

TEST Scania R 420

Hohes Niveau in jeder Hinsicht: der neue Scania R 420 auf Testfahrt
Die Frontklappe gibt mit einem Schwung alle Prüfpunkte für den Checkup frei.



Auf hohem Niveau

Es war ein gutes Gefühl im neuen Scania zu sitzen. Das Testfahrzeug R 420 trat als erster Vertreter der neuen Scania-Generation zum Prüftermin an.



Schon kurz nach der Erstvorstellung der neuen Scania-Generation „R“, absolvierte jetzt der Scania R 420 4x2 als erstes Kingsize-Modell die anspruchsvolle Testrunde. Natürlich fiel zuerst das neue Gesicht auf. Besonders markant ist der breitrippige Kühlergrill: Dank tief in die Frontstoßstange ausgeführtem V-förmigen Einzug erreichten die Desi-

gner eine majestätische Ausstrahlung. Das bringt mehr Respekt im Straßenverkehr ohne aggressive Linienführung. Vorteilhaft wirken sich auch die Frontscheinwerfer-Einheiten in zeitgemäßer Klarglasoptik aus. Insgesamt ein rundum gelungenes Design, das auf mich gleich beim ersten Anblick sympathisch wirkte.

Mit der Generation R hat Scania auch

Der markante Kühlergrill verleiht der neuen Baureihe R von Scania eine majestätische Ausstrahlung.

die Typbezeichnung geändert. Auf dem Kühlergrill ist jetzt die Buchstaben/Zahlenkombination „R 420“ eingepreßt: Das „R“ steht jetzt für die neue, schwere Baureihe. Die Zahl „420“ klärt über die 420 Pferdestärken auf, die der eingebaute HPI-Dieselmotor DC12 14 420 bei 1.900/min leistet. Dazu kommt noch ein durchzugsstarkes maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.050 bis 1.300/min.

Die Baureihe R soll ab jetzt mit Innovationen in kürzeren Abständen stets aktuell gehalten werden, deshalb auch die Änderung auf dem Typenschild. Die neue R-Generation startet zunächst mit umfangreichen Neuerungen bei Außendesign und Kabineninterieur sowie Rahmenkonzept und Elektronik-Bordarchitektur.

Nicht am Typenschild des Testfahrzeugs waren die Zusatzausstattungen wie das Opticruise für 3.305 Euro, das integrierte Bremssystem mit Scania Retarder für 7.820 Euro und das ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) für immerhin 5.550 Euro auszumachen.

Beim Test sicherte sich das Opticruise mit hoher Schaltgeschwindigkeit, ausgezeichnetem Schaltkomfort und wirtschaftlicher Fahrprogrammregelung eine Spitzenposition. Für die R-Baureihe wurde die Bedienung mit Motorbrems- und Retarderfunktion auf nur einem Dreh/Tipp-Lenksäulen-Bedienhebel in idealer Weise zusammengefasst. Zunächst wird beim Opticruise in 3-Pedaltechnologie wie bei einem Schaltgetriebe mit Kupplungsbetätigung angefahren.

Sobald das Fahrzeug rollt, erfolgt die Drehzahlangleichung beim Gangwechsel ausschließlich über die Motorelektronik ohne Kupplungsbetätigung.

Das Opticruise wurde noch etwas intelligenter programmiert. Bei aktiviertem Bremsprogramm über das Bremspedal, schaltet der Mikroprozessor geschwindigkeitsabhängig bis in den Anfahrang zurück. So kann sich der Fahrer roten Ampeln im Schritt-Tempo nähern und meist ohne Halt und Kupplungsbetätigung bei Grün weiterziehen. Für mich ist jedoch beim Stopp die notwendige Kupplungsbetätigung nach wie vor gewöhnungsbedürftig.

Vor allem auf dem Landstraßenabschnitt mit engem Baustellenabschnitt sowie Schikanen und Ortsdurchfahrten war der Fahrer mit Opticruise enorm im Vorteil. Und auf der Autobahn war er fast wie mit einem Autopilot unterwegs und brauchte für das Setzen von Tempomat und Bremsomat nur die Tasten im Multifunktionslenkrad anzutippen.

Insgesamt ging es im Scania R 420 bequem, flott und wirtschaftlich voran. Die Fahrprogrammregelung war hervorragend auf die durchzugsstarke Charakteristik des Motors DC12 14 und die zugkraftbetonte Antriebsstrangabstimmung



Auch bei der Baureihe R sorgt ein großzügiger Klapptritt für die Sicherheit des Fahrers.

mit einer Motordrehzahl von 1.420/min bei 80 km/h in der höchsten Gangstufe abgestimmt. Das sparsame Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,6 km/h spricht für sich. Auf dem schwierigen Autobahnabschnitt kam das Testfahrzeug sogar mit 31,4 l/100 km bei 80,2 km/h aus.

Erstklassig zeigte sich das Lenkverhalten des Scania R 420 mit direkt ansprechender und gut gedämpfter Mittelstellung für ein zielgenaues Fahren. Das straffe, jedoch nicht unkomfortable Zusammenspiel des Fahrwerks mit stahlblattparabelfederter Vorderachse sowie 4-Balg-Luftfederung an der Hinterachse und der 4-Punkt-Luftfederung des Fahrerhauses sorgte für sehr hohe Fahrstabilität und geringe Kurvenneigungen.

Die neue Hochdach-Variante „Highline“ des Testfahrzeugs Scania R 420 ist jetzt neben der Standard- und der Topline-Kabine als dritte Kabinenhöhe im Fernfahrerhausprogramm der Baureihe R enthalten. Die Highline-Kabine bietet eine Stehhöhe von rund 1,90 m vor dem Beifahrersitz. Schon auf den ersten Blick lässt sich das hohe Niveau der LKW-Premiumklasse erkennen.

Der Kabinenboden wurde höher über die Fahrbahn gelegt, um den Motortunnel im Fahrerhaus auf nur noch 145 mm Höhe absenken zu können. Die Bett- ➤

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km	377,0 km
Verbrauch Ø	31,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	80,2 km/h

davon: einfache Strecke A 4

gefahren km	34,2 km
Verbrauch Ø	20,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,4 km/h

Landstraße

gefahren km	70,4 km
Verbrauch Ø	38,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	62,1 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	143,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	37,7 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km	447,4 km
Verbrauch Ø	32,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	76,7 km/h

Wetter

bewölkt/sonnig; kaum windig; +9° bis +24°C

Ø = Durchschnitt

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.940 mm
Gesamtbreite	2.490 mm
Gesamthöhe (Kabine CR 19 H)	3.585 mm
Radstand	3.700 mm
Wendekreisdurchmesser	14.800 mm
Zulässige Achslast vorn	7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	ca. 7.100 kg
mit vollem 300-l-Tank und Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge (Sondergenehmigung)	16,50 m
Gesamtzugbreite	2,55 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: Scania DC12 14 420 Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über hydraulisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder (HPI = High Pressure Injection); elektronisches Motormanagement; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 127/154 mm; Hubraum: 11,7 l; Leistung: 420 PS (309 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.050 bis 1.300/min;

Kupplung: Einscheiben-Membranfeder-Trockenkupplung; Servobetätigung, selbstnachstellend

Getriebe: Scania GRS 900 R

synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 12 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 11,27:1 bis 1:1); zwei Crawler (= 16,38:1 und 13,28:1); zwei Rückwärtsgänge (= 14,74:1 und 11,95:1); Sonderausstattung: Opticruise als Automatik-Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie mit Kupplungsbetätigung beim Anfahren und Anhalten

Antriebs-Hinterachse: Scania ADA 1100/R 780 einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre und Übersetzung 3,27:1; Gesamtauslegung: 1.420/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe;

Fahrwerk

Federung: starre 7,5-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre Antriebsachse: 4-Balg-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum; ABS und ASR; Stauklappen-Motorbremse, Leistung: 311 PS bei 2.300/min; ESP und integriertes Zusatzbremssystem mit Scania-Retarder (beides Sonderausstattung); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: Zugfahrzeug: vorn und hinten: 315/80 R 22.5 Michelin XZA Energy 2; Auflieger: 385/65 R 22.5 Dunlop SP 241

kantenhöhe der unteren Liege ist auch auf eine gemütliche Sitzposition ausgerichtet, und auf Wunsch ist darunter in der Mitte ein Kühlstauraum zu haben.

Die Highline-Kabine des Scania R 420

TEST Scania R 420

präsentierte die Alleinfahrerversion mit einer Liege und ungefedertem Beifahrersitz mit klappbarer Sitzfläche. So entsteht vor dem Sitz je nach Bedarf eine großzügige Stehfläche zum Umziehen. Dank klappbarer Rückenlehne lässt sich der Sitz in einen kleinen Tisch umwandeln. Wenn in der Nutzfahrzeugindustrie auch Oskars verliehen würden, dann hätte sich Scania diese Trophäe für die Gestaltung des Fahrerplatzes und des Armaturenbretts verdient. Das Armaturenbrett ist in einem eleganten Schwung zum Fahrer hin ausgerichtet ohne ihn einzuengen. Das Highlight ist ein relativ großer und schwenkbar gelagerter Flachbildschirm. Er lässt sich nicht nur für Navigations-, Fahrzeug- und Fahrerinformationssysteme nutzen, sondern ist auch zum Fernsehen sowie für Kamera- und Videoanlagen zu gebrauchen.

Zeitgemäß, ansprechend und ergonomisch vorbildlich ist Scania der Fahrerplatz mit sportlich wirkendem Multifunktionslenkrad gelungen. Dank zusätzlichen Multifunktions-Bedienschaltern an der Lenksäule ließen sich alle wesentlichen Funktionen wie Licht, Blinker, Scheiben-Wisch-Waschanlage, Tempomat, Bordcomputer und sogar das Automatik-Schaltgetriebe Opticruise über Fingertipp beziehungsweise Dreh-Wipp-schalter am Lenkrad und in unmittelbarer Lenkradnähe ohne Veränderung der Sitzposition bedienen. Hinzu kamen noch Sitzschnellabsenkung und pneumatische Lenkradentriegelung für ein vereinfachtes Ein- und Aussteigen sowie für einen Übergang ohne Verrenkungen auf den angenehm niedrigen Motortunnel.

Auf Grund des fehlenden Getränke-



Ein Highlight der R-Baureihe ist das elegante Armaturenbrett mit schwenkbarem Monitor, durchdachtem Ablagesystem für den Fahrer und großem Aktenschubfach.

Auf Wunsch gibt es ein Kühlfach im Mittelteil unter der Liege.

halters auf der Beifahrerseite und des schlecht lesbaren Fahrzeugdisplays im Kombiinstrument gibt es beim Scania R 420 immerhin zwei gute Gründe, um auf hohem Niveau „meckern“ zu können. Für mich kommt noch die kalt wirkende Plastikoberfläche der Armaturenbrettabdeckung zur Windschutzscheibe hinzu. Und dass es das Xenon-Licht nur für die V8-Modelle gibt, finde ich auch nicht in Ordnung.

Die Preisgestaltung für das Testfahrzeug als Volumenmodell mit dem Motor DC12 14 420 und der Highline-Kabine bewegt sich auf recht hohem Niveau: Der vollausgestattete Scania R 420 kommt mit Opticruise, Scania-Retarder, ESP und anderen Zutaten wie Alu-Felgen und Wasser/Luft-Standheizung immerhin auf eine Investitionssumme von etwa 190.545 Euro. Darin ist ein Sonderausstattungsanteil von circa 53.450 Euro enthalten. So gesehen ist Scania die Baureihe R in jeder Hinsicht auf hohem Niveau gelungen.

ADELBERT SCHWARZ

