



Scania R 730 SCR 4x2 Topline

Sparsamer Kraftprotz

Beim Test brachte der Scania R 730 seine gewaltige PS- und Drehmoment-Power überraschend sparsam auf den Asphalt und beeindruckte auch sonst mit neuem V8-Outfit und elitärem Interieur.

Die Testsattelzugmaschine Scania R 730 4x2 Topline sorgte als stärkster Straßen-LKW der Welt für besondere Fahrerlebnisse.



Das neue Scania-Flaggschiff R 730 beeindruckt als stärkster Straßen-LKW der Welt mit einer Motorleistung von 730 PS bei 1.900/min und einem gewaltigen maximalen Drehmoment von 3.500 Nm bei 1.000 bis 1.350/min. Ab September dieses Jahres soll der Scania den R 730 auf den Markt kommen. Er und die aktuelle V8-Riege treten dann mit deutlich aufgewertetem Outfit auf. An der Front fallen vor allem das Scania-, das Modell- und das V8-Emblem sowie die Leisten um die Lufteinlässe aus Chrom auf. Hinzu kommen ein spezielles Wabengitter in schwarz brillant für den Frontgrill und dunkel eingefasste Xenon-Scheinwerfer. Auch für das Interieur hat Scania ein besonderes V8-Design mit Metall-Pedalen und V8-Insignien entwickelt. Optional steht noch eine exklusive Leder-Edelausstattung für die V8-Modelle zur Wahl.

Es ist schon etwas Besonderes, im neuen Scania R 730 zu sitzen. Das martialisches Outfit und das elitäre V8-Edelinterieur lassen Truckerherzen höher schlagen. Hinzu kommt der superleise und extrem vibrationsarme Lauf des neuen 16,4-l-Common-Rail-Dieselmotors sowohl im Leerlauf als auch unterwegs in allen Betriebssituationen. Der Spurt vom Stand weg mit 40 t Zuggesamtgewicht ist schon ein Erlebnis. Der Bolid bringt den Lastzug schon fast spielerisch zügig-elegant mit wenigen Schaltungen auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit. Einfach phantastisch, wie der Scania R 730 bei einer Auslegung des Antriebsstrangs von 1.128/min bei 80 km/h auf der Autobahn knapp oberhalb der 1.000-er Drehzahlmarke auch langgezogene Steigungen überwindet.

Immerhin stehen dem Fahrer auch ein Leistungsverhältnis von rund 18,3 PS/t und ein gewaltiges Drehmomentniveau von sagenhaften 87,5 Nm/t zur Verfügung. Trotzdem: Beim Beschleunigen ist es immer wieder erstaunlich, wie direkt

TECHNISCHE DATEN

Scania R 730 SCR 4x2 EEV Topline

Als Sattelzugmaschine R 730 LA 4x2 MNA 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): 3,86 m; Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 14,87 m; Leergewicht (mit Fahrer, vollem 400-l-Tank und 80 l Ad-Blue): ca. 7,86 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/ Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC16 21 730 Euro 5 SCR EEV: flüssigkeitsgekühlter V8-Dieselmotor, Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue; 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung Scania XPI; Bohrung/Hub: 130/154 mm Hubraum: 16,4 l; Leistung: 730 PS (537 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 3.500 Nm bei 1.000 bis 1.350/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend, Überlastungs- und Verschleißschutz

Getriebe: Scania Opticruise, Getriebe GRS O925 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge + 2 Kriechgänge (12+2); Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 9,16:1 bis 0,80:1; Kriechgänge: 13,28:1 und 10,63:1; Rückwärtsgänge: 11,95:1 und 9,58:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 3,27:1; Gesamtauslegung: 1.128/min bei 80 km/h (1.199/min bei 85 km/h)

Fahrwerk:

Federung: vorne: starre Vorderachse mit Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierte ABS- und ASR-Funktionen, Rollsperr Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Stauklappenmotorbremse, Leistung: 435 PS (320 kW) bei 2.400/m; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Scania-Retarder; ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); ACC; LDW (Spurwächter), TPR (Reifendrucküberwachung), Xenon-Licht

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung ZF 8098

Reifen: Zugfahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin; vorn: EXZA2; hinten: Energy XD; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy

Vertrauen Sie denen, die schon Ihren Großvater erfolgreich gemacht haben.

Jedes neue Jahr steckt voller neuer Herausforderungen. Gut, wenn es da jemanden gibt, der sich über alle Zeiten bewährt hat. Egal, ob damals der Langhauber oder heute der Actros, Trucks von Mercedes-Benz sind seit über hundert Jahren ein Vorbild in Sachen Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit. Und setzen damit von jeher den Standard für ökonomische Transportlösungen. Seit über 100 Jahren, heute und auch in Zukunft. www.mercedes-benz.com/trucks-you-can-trust



S MB5000



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

KOSTENRECHNUNG	
SCANIA R 730 SCR; EURO 5 UND EEV	
Sattel-Kfz; gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,7/730
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1 a)	2.324,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1 b)	396,00
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]	35,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,70
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	36,60
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	42,96
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,02
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,38
Feste Kosten	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	27.888,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.752,00
Reifen [Jahr]	675,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	41.241,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	171,84
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	27.888,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.752,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	63.331,20
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	122.428,20
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	28,64
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,38
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	85,02

Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	42,96
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,02
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,38

Feste Kosten	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	27.888,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.752,00
Reifen [Jahr]	675,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	41.241,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	171,84

Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	27.888,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.752,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	63.331,20
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	122.428,20

Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	28,64
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,38
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	85,02

Für die Kostenrechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig; u.a. mit Fernverkehrskabine „Topline“; Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „Opticruise“, Sekundärräder „Scania“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

(1) Quelle: eigene Recherche. Konkretes Angebot für 1 Fahrzeug, ohne Nachlässe / Großkundenkonditionen. Der übliche Musterfuhrpark bleibt hier unberücksichtigt. Scania Deutschland kann/will unverändert keine Leasingrate nennen. Der angesetzte Wert ist ein konkretes Angebot aus Norddeutschland für 1 Fahrzeug ohne jedwelche Nachlässe oder Sonderkonditionen.

(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



Von links: Topline-Kabine mit viel Komfort, Stauffach, Eco-Modul im Display, edle Lederausstattung

das Powertriebwerk auf die Fahrpedalbefehle reagiert. Hinzu kommt eine ausgezeichnete Gesamtabstimmung auf eine hohe Fahrharmonie.

Beim Test zeigte sich die neue Opticruise-Generation als Idealbesetzung für den Antriebsstrang. Der Fahrer braucht jetzt nur noch Gas zu geben, alles andere wie die Gangwahl, das Kuppeln und Schalten wird vom Automatikschaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie erledigt. So kann er den gewaltigen Vortrieb des Scania R 730 auf einfache Weise händeln. Dank speziellem Motorbremsschaltprogramm sowie integriertem Bremssystem mit Retarder lässt sich die Motorpower verschleißfrei zügeln.

Überraschend sparsam. Beim Test war der Scania R 730 auf dem Autobahnabschnitt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,2 km/h flott und mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,2 l/100 km vor allem erstaunlich sparsam unterwegs. Auch das Gesamtergebnis (Einzel-ergebnisse siehe Kasten) von 35,8 l/100 km bei 74,1 km/h kann sich sehen lassen. Zum Vergleich dazu ein Mal die Testwerte von 32,1 l/100 bei 80,5 km/h auf dem Autobahnabschnitt und von 35,6 l/100 km bei 73,0 km/h beim Gesamtergebnis des als sparsam bewerteten Scania V8 R

500. Dieses Fahrzeug mit dem aktuellem V8-Diesel DC 16 (15,4 l Hubraum, 500 PS bei 1.800/min und 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.350/min) war außerdem unter günstigeren Wetterbedingungen unterwegs.

So gesehen ist Scania mit dem neuen 16,4-l-V8-Powermotor DC16 21 730 Euro 5 SCR EEV ein ausgezeichneter Wurf ge-

TESTERGEBNIS

Autobahn
 gefahrene km..... 115,6 km
 Verbrauch Ø..... 32,2 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 82,2 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,4 l/100 km bei 82,8 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 25,6 l/100 km bei 81,5 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km..... 65,4 km
 Verbrauch Ø..... 42,2 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 63,1 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. ... 2,0 km
 Verbrauch Ø..... 138,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 64,3 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km..... 181,0 km
 Verbrauch Ø..... 35,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 74,1 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø..... 1,7 l/100 km

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



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.

Antriebsstrang

-  Extrem hohe Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie ausgelegter Leistungsüberschuss; sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk

-  Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

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 Bremsfadingwarnung; 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.

glückt. Er ist Teil des neuen Scania-Baukastensystems mit einer Zylinderbohrung von 130 mm und hat wichtige Komponenten mit den DC-13-Reihenmotoren gemeinsam. An erster Stelle steht Hightech wie die Scania XPI (Extra High-Pressure Injection)-Common-Rail-Hochdruckspritzung mit einem maximalen Kraftstoffespritzdruck von bis zu 2.400 bar. Die Common-Rail-Technologie ermöglicht – unabhängig von der Nockenwellenposition – einzelne, aber auch multiple Einspritzvorgänge, zum Beispiel für eine verbesserte Verbrennung sowie einen superleisen und vibrationsarmen Motorlauf. Dazu trägt auch der CGI (Compacted Graphite Iron)-Motorblock bei, mit dem sich auch die höheren Verbrennungsdrücke sicher ohne zusätzliches Gewicht beherrschen lassen.

Ein weiteres Highlight des neuen V8 ist der VGT (Turbolader mit variabler Geometrie), bei dem über einen elektrischen Aktuator der Turboladedruck und die Turbinengeschwindigkeit unabhängig von der Motordrehzahl geregelt werden können. Damit lässt sich die Energieausbeute erhöhen und der Motor hängt schon bei niedrigen Drehzahlen agil am Fahrpedal. Außerdem ermöglicht die neue VGT-Regelung schnellere Schaltvorgänge mit dem Scania Opticruise. Bei Scania steuert

das Motormanagement alle motorabhängigen Bordsysteme und interagiert mit anderen Steuergeräten im Fahrzeug. Dazu gehört auch die Emissionskontrolle des verbesserten SCR-Systems mit zwei NO_x -Sensoren für eine noch präzisere Ad-Blue-Regelung.

Eindeutige Mehrwertstrategie. Laut verhandelbarer Nettopreisliste ist das Grundmodell der Sattelzugmaschine Scania V8 R 730 Topline 4x2 für rund 120.518 Euro zu haben. Im Vergleich zum aktuellen Flaggschiff, Scania V8 R 620 Topline, sind rund 12.238 Euro mehr zu zahlen, wobei der R 730 von Haus aus mit dem neuen Opticruise in 2-Pedal-Technologie ausgestattet ist und gemäß Euro 5 mit EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle)-Zertifizierung geliefert wird. Hinzu kommt noch die sparsame Hightech-Motorpower des neuen V8-Common-Rail-Diesels DC 16 21 730 mit dem Scania später auch die Euro-6-Hürde nehmen will. Die Komplettausstattung des Testfahrzeugs treibt den Kaufpreis auf immerhin 152.655 Euro. Darin sind dann auch Hightech Assistenzsysteme wie ESP für 2.080 Euro, ACC für 2.058 Euro (nur in Verbindung mit ESP sowie Retarder für 3.818 Euro) und der Spurwächter LDW für 2.425 Euro enthalten. Gerade bei einem

Boliden wie dem Scania R 730 sollte auf diese Assistenzsysteme nicht verzichtet werden. Immerhin hat Scania ein attraktives Sicherheitspaket mit ESP, ACC und LDW sowie Airbag mit Gurtstraffer für unter 5.000 Euro (zuzüglich Retarder) geschnürt. In der Vollausstattung des Testfahrzeugs sind auch die Reifendrucküberwachung TPM für 1.170 Euro, eine Fahrerhausheizung Wasser/Luft für 1.963 Euro und vieles mehr enthalten.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com