



Der Stärkste ist der Beste

Die Einsatzbeschreibung für den Scania 540 S ist eindeutig: Schneller Transport von vergleichsweise schwergewichtiger Fracht. Nur so macht der Einsatz von Trucks mit 500 PS oder mehr einen Sinn. Wer besonders sparsam mit seiner Ladung von A nach B kommen will, investiert üblicherweise eher in einen LKW mit 420 bis 450 PS.

Die starken Boliden jenseits der 500-PS-Marke stehen in dem Ruf, für ihre höhere Fahrleistung einen spürbaren Expresszuschlag beim Dieserverbrauch einzufordern. Vergessen sie's. Wie es aussieht, gilt es umzudenken. Starke Lastwagen können sehr wohl sparsam sein. Dazu gleich mehr.

Vor allem aber sind sie schnell. Sehr schnell sogar: Der neue Scania 540 liefert im Test des KFZ-Anzeiger beim Tempo

Bestwert nach Bestwert ab. Schnellster Lastwagen seiner Klasse, schnellster Bergsteiger aller Sattelzugmaschinen aus der Saubermannzeit, zweitschnellster Scania der Euro-6-Ära.

„Sparmeister“

Umso erstaunlicher: Beim Dieserverbrauch macht der Neue ebenfalls eine klasse Figur. Mit einem Gesamtmittel aus jeweils zwei Pflichtmessfahrten – ein-

mal „Eco“, einmal „Klassik“ – in jeder Gewichtsklasse steht der 540 sehr gut da: 27,6 beziehungsweise 31,5 l/100 km. Wie die Kostentabelle zeigt, liegen diese Werte sowohl bei hoher Teilauslastung als auch bei voller Ladungslast um beinahe 2 l/100 km niedriger als im relevanten Wettbewerberumfeld.

Dabei spielt dem Schweden aus Södertälje zweifelndfrei in die Karten, dass er bereits die neueste Euro-6-Technik der Stufe



Diesmal im Truck-Test des KFZ-Anzeiger:
Scania's bärenstarker 540 S

Scania 540 R6 mit S-Kabine

Fahrstilvergleich Eco vs. Klassik im 32- / 40-t-Zug

Testverbrauch/ Geschwindigkeit	32 t, Fahrstil Eco*		32 t, Fahrstil Klassik**		40 t, Fahrstil Eco		40 t, Fahrstil Klassik	
	l/100 km	km/h	l/100 km	km/h	l/100 km	km/h	l/100 km	km/h
Autobahn gesamt	26,3	79,6	26,8	81,5	29,8	78,9	30,6	81,2
Autobahn leicht	21,2	81,1	21,5	82,4	22,8	81,6	23,1	82,6
Autobahn mittel	26,6	80,3	27,0	81,7	30,5	79,8	31,4	82,2
Autobahn schwer	35,2	75,9	36,1	79,5	41,6	73,0	42,9	77,1
Bergmessung	88,1	70,2	91,3	79,9	105,0	62,6	105,8	69,7
Mehrverbrauch je Einsatztag (500 km) in Liter			2,4				3,9	
Zeitgewinn je Einsatztag (500 km) in Minuten			10:09				12:38	

(* Testfahrstil „Eco“: vollautomatische Fahrweise mit GPS-Geschwindigkeitsregler ohne Fahrereinfluß; (** Testfahrstil „Klassik“: fahrleistungsorientierte Messfahrt, fallweise mit manuellem Eingriff; Messwerte und Tabelle: Hans-Jürgen Wildhage



„d“ unter der Haube hat, die in den Vorjahren geprüften Wettbewerber naturgemäß noch nicht.

Euro 6d bedeutet beim Scania-Sechszylinder mit 12,7 l Hubraum: bedarfsgerechte Steuerung der Pumpen für die Lenkhilfe und das Kühlmittel, generell weitere Fortschritte bei der innermotorischen Reibung sowie weniger Verluste in der Motorbeatmung, sprich in der Ansaug- und Abgasanlage. Das alles ist ei-

ner guten Testwert beim Dieserverbrauch sicher zuträglich.

Vom Arbeitsplatz her gibt es zwischen der im Testwagen anzutreffenden Jedermannwelt mit Sechszylindermotor und den – zumindest vom Image her – gehobenen V8-Sphären keinen wirklichen Unterschied. Zumal die Arbeit hinter dem Lenkrad da wie dort Freude bereitet. Schließlich gibt der Scania 540 keine Rätsel auf. Das individuelle Einrichten

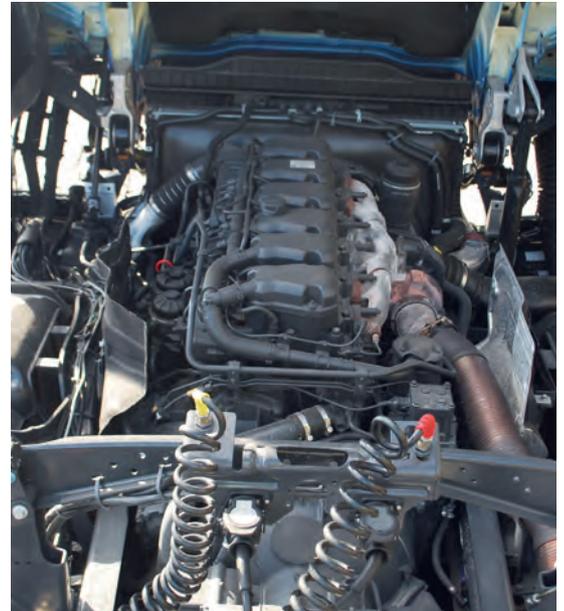
der Anzeigeelemente in der Top-Ausführung der Instrumententafel erfordert zwar einen Moment der Geduld, aber Tacho und Drehzahlmesser, Bremsluftdruck und Tankfüllstand sind generell präsent; das reicht für die schnelle Eingewöhnung.

Komfortabel und sicher

Selber Schalten und dazu auch noch ein Kupplungspedal treten, das kennt man heute beinahe nur noch vom Hörensagen.



Sparsam unterwegs: Der Scania zeigte sich an der Zapfsäule als nicht sonderlich durstig ...



... trotz kraftvollem 540-PS-Triebwerk.

Die Getriebeautomatik Opticruise steuert das Zahnradwechselfspiel mit großer Hingabe, dank Vorgelegewellenbremse flott – bisweilen schon übertrieben flott –, im Regelfall aber passend für die allermeisten Fahrsituationen. Für die weit überwiegende Mehrzahl aller Einsatzfälle ist die Getriebebeschaltautomatik in Zwei-Pedal-Technik ganz klar das Maß der Dinge.

Ebenso wie CCAP (Cruise Control with Active Prediction). Der vorausschauende, oder besser, vorauswissende Tempomat stellt so ziemlich alles in den Schatten, was sich ein Kraftfahrer in zig Berufsjahren an Erfahrung hat aneignen können. Vor allem: Der Computer kennt fremde Strecken besser als ein Trucker seine Wes-

tentasche. Dass er auch nachts richtig weit gucken kann und sich dabei durch witterungsbedingt schlechte Sicht nicht von seiner Vorausschau abbringen lässt, steht weiter auf der Habenseite.

Dass die Maschinerie auch in der neunten Lenkzeitstunde hellwach und konzentriert agiert wie zu Schichtbeginn, kommt noch hinzu.

Trend-Trucks

Dass der Trucker schon immer viel PS unter der Haube haben wollte, ist bekannt. Dass er sie auch bekommt, ist ein noch junger Trend. „Eine Fünf muss vorne stehen“ heißt es immer öfter in Beschafferkreisen. Schön für die Fahrer. Schön

für die Hersteller: je höher die verkaufte Nennleistung, desto höher ist der Deckungsbeitrag je Fahrzeug.

Die Spirale könnte sich noch weiter drehen. Wenn schon ein 500-PS-Truck ins Auge gefasst wird, wo ein 450er vollkommen ausreichend wäre, warum dann nicht gleich einen mit 550 Pferdestärken nehmen? Der Basismotor ist der Gleiche, zumeist auch die Peripherie. Eine entsprechende Elektronik genügt in der aktuellen 13-l-Sechszylinderwelt nicht selten als differenzierende Technik zwischen zwei oder gar drei Leistungsstufen. Okay, das Getriebe muss natürlich passen, sollte bei den schwächeren Varianten tunlichst nicht oversized sein.

Im Leistungsbereich um 500 PS ist Scania beachtlich breit aufgestellt. Schon die nominal nur 450 PS starke Basismaschine der 12,7-l-Sechszylinderbaureihe wildert mit ihrem Drehmomentangebot von 2.350 Newtonmetern fröhlich in einem Fahrleistungsrevier, in dem andere Hersteller 480 PS (Mercedes-Benz Actros) oder gar 510 Pferdestärken (Iveco) aufbieten müssen.

Volles Programm

Dem Scania 450 folgt der vielgefragte 500er (2.550 Nm), dem unlängst das neue Spitzenmodell mit 540 PS und 2.700 Nm zur Seite gestellt wurde. Dazwischen gibt es noch den „kleinen“ V8 mit 520 PS und ebenfalls 2.700 Nm, und wer will, zählt auch den Scania 580 V8 (3.000 Nm) noch

Intelligentes System

Klare Ansage: Wer toujourn im Power-Modus mit Tempo 90 über die Autobahn brettert, ist immer vorn dabei. Platz eins beim Temporanking, Platz eins im Rennen um den höchsten Verbrauch. Da kann ein Assistenzsystem wie CCAP von Scania oder PPC von Daimler nicht mehr helfen; es ist dann schlicht ausgeschaltet.

Im Testbetrieb des KFZ-Anzeiger wird moderater gefahren. In der „Eco“-Messung mit Tempo 80 mit maximalem Unterschwing zum Kraftstoffsparen und angemessener Tal-fahrt-Speed fürs Durchschnittstempo. Alles im Vollautomatikbetrieb, also ohne jeden Ein-

fluss des Fahrers auf das Ergebnis. Die zweite Messung erfolgt im Klassikstil mit topografie-abhängigen 80 bis 85 km/h als Tempomatvorwahl mit individuell vom Tester eingesteuerten Werten für die Berg- und Tal-Hysteresen sowie fallweiser manueller Gangwahl.

Ergebnis: Im aktuellen Test des Scania 540 S hat die CCAP-Fahrerassistenz sowohl mit voller als auch mit reduzierter Gewichtsauslastung jeweils den Verbrauchsbestwert herausgefahren. Ein wenig Tempo bleibt dabei auf der Strecke, wie die Tabellenwerte ausweisen. Ob die Zeitverluste im Vergleich Eco zu Klassik für den Transportalltag von Bedeutung sind, muss jeder Anwender für sich entscheiden.

Scania 540 R6 mit S-Kabine

Kraftstoffverbrauch - Fahrleistungen - Betriebskosten im 32- / 40-t-Zug

		Scania 540 R6 mit S-Kabine	Vergleichsklasse	Scania 540 R6 mit S-Kabine	Vergleichsklasse
Auslastung		75 %		100 %	
Basisdaten	Nennleistung	540 PS	520 PS	540 PS	520 PS
	Nenndrehmoment	2700 Nm	2560 Nm	2700 Nm	2560 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	120.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	114.000 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.713 EUR/Monat	1.624 EUR/Monat	1.713 EUR/Monat	1.624 EUR/Monat
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut	18,70 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
Messergebnisse		Test Teillast	Vergleichsklasse	Test Volllast	Vergleichsklasse
Kraftstoffverbrauch	Testverbrauch in l/100 km	27,6	29,3	31,5	33,2
	Autobahn gesamt	26,5	28,3	30,2	32,1
	Autobahn leicht	21,4	22,5	23,0	24,6
	Autobahn mittel	26,8	28,5	31,0	32,6
	Autobahn schwer	35,6	39,0	42,2	45,3
	Bergmessung	89,7	93,8	105,4	108,8
	Landstraße	32,4	33,7	37,3	38,5
	Verbrauch Adblue	2,3	1,4	2,6	1,3
CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	38,8	41,1	33,3	35,1	
Werksangaben (Langstrecke)	Verbrauch Diesel [l/100 km]	28,6	---	---	---
	CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	38,8	---	---	---
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	73,7	73,7	73,4	73,2
	Autobahn gesamt	80,6	80,6	80,1	80,1
	Autobahn leicht	81,8	82,0	82,1	81,9
	Autobahn mittel	81,0	81,7	81,0	81,6
	Autobahn schwer	77,7	76,4	75,0	74,5
	Bergmessung	74,7	72,4	65,9	66,8
Landstraße	53,3	53,4	53,5	52,9	
Werksangabe	Langstrecke	79,5	---	---	---
Betriebskosten	Gesamtkosten in ct/km	73,4	74,0	77,9	78,3
	feste Kosten [4]	23,7	22,8	23,7	22,8
	Betriebsmittelkosten	31,4	32,8	35,8	37,1
	sonstige variable Kosten	18,3			
	feste Kosten in EUR/Tag [4]	118,68	114,23	118,68	114,23

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neureifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt. Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBs gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5[1] 95 % der jährlichen Fahrleistung, [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten/240.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstigen festen Kosten. Messwerte und Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

zum Kreis der großzügig vor Kraft strotzenden Fernverkehrsliga „500+“.

Von der Fahrleistungsseite her betrachtet liegen die genannten Motoralternativen genau so eng beieinander wie ihre Nennleistungsdaten. Heißt im Fal-

le des aktuell geprüften 540er: Scania's Spitzen-Sechsender erfüllt die – durchaus anspruchsvollen – Fahrleistungserwartungen im Test des KFZ-Anzeiger beinahe vollumfänglich. Dabei erleichterte ihm allerdings eine vergleichsweise kurze Achs-

übersetzung – 2,59 anstelle heute üblicher 2,40 oder noch länger – das Powerspiel an Steigungen aller Art nachhaltig.

Unser Fazit zum Scania mit 540-PS-Sechszylinder: Leistung lohnt sich.

Hans-Jürgen Wildhage