



Scania G 420 SCR Highline

Attraktives Sparmodell

Beim Test überzeugte der Scania G 420 Highline als solides Flottenfahrzeug mit sparsamem Verbrauch und in Einfahrer-Version mit zeitgemäßem Komfort an Bord.

Dieses Jahr traten die Schweden ziemlich solide zum Saisonstart an. Beim Testfahrzeug sorgt der Scania-Motor D12 15 Euro 5 mit SCR-Technologie und AdBlue für den Antrieb. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor leistet aus 11,7 l Hubraum wackere 420 PS bei 1.800/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 1.100 bis 1.400/min. Recht bescheidene Werte gegenüber dem King of the Road, dem R 730 mit 730 PS Motorpower und 3.500 Nm maximalem Drehmoment. Und auch die mittelhoch aufs Fahrgestell aufgesetzte G-Highline-Kabine ist weniger prestigeträchtig.

Sparwerte erzielt. Der G 420 Highline überzeugte dafür als sparsames Arbeitstier mit einem Autobahn-Durchschnittsverbrauch von 29,0 l bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,5 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten). Damit ist Scania nach dem Actros 1844, dem MAN TGX 18.440 und dem R 480 EGR Highline jetzt sogar mit zwei Fahrzeugen im Club derjenigen vertreten, die in der Klasse von 400 bis 480 PS beim Dieserverbrauch die magische Grenze von 30 l/100 km auf dem Autobahnabschnitt unterbieten konnten. Außerdem herrschten am Testtag mit dem G 420 SCR un-

günstige Bedingungen, zum Beispiel Temperaturen zwischen +8 und +10°C sowie vor allem ein kräftig wehender Wind mit 4 bis 5 Windstärken überwiegend aus Südwest bis West. Sonst wäre das Ergebnis sicher noch günstiger ausgefallen.

Allerdings muss noch kostenanteilig der Ad-Blue-Verbrauch hinzugerechnet werden. Das sind beim Test rund 1,8 l/100 km, woraus sich bei einem Verhältnis von 60 Cent/l Ad-Blue zu 120 Cent/l Diesel ein Wert von 0,9 l/100 km ergibt. Auch dann bleibt der G 420 mit 29,9 l/100 km knapp unterhalb der Marke von

**Gute Verbrauchswerte,
erstklassiger Arbeitsplatz:
Scania G 420 SCR Highline**



30 l/100 km. Entsprechend günstig ist auch das Test-Gesamtergebnis mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 32,2 l/100 km beziehungsweise 33,1 l/100 km mit AdBlue bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,8 km/h ausgefallen.

In der CO₂-Bilanz wird Ad-Blue – weil weitestgehend umweltneutral – nicht hinzugerechnet.

Der Blick auf die Testergebnisse zeigt: Der G 420 war sowohl sparsam als auch ziemlich flott unterwegs. Dem Fahrer

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

+ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Einfahrversion zeitgemäßer Komfort im nationalen Fernverkehr; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür.

- Opticruise-Schaltautomatik einige Male ungeschlüssig und langsam, jedoch kein Abruch der Fahrphilosophie.

Antriebsstrang

+ Gute Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie ausgelegte Gesamtabstimmung; sparsamer Verbrauch.

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.

SPIER – DIE AUFBAUPROFIS innovativ - leistungsfähig - kompetent



spier[®]
FAHRZEUGWERK

Schorlemer Str. 1 · D-32839 Steinheim · Tel. +49(0)5233-945-0 · www.spier.de

TECHNISCHE DATEN

Scania G420 SCR 4x2 Highline:

Maße und Gewichte:

Sattelzug mit Kofferaufleger, Aufmaß: 16,50 x 2,55 x 4,0 m (Länge x Breite x Höhe); Sattelzugmaschine 4x2, Aufmaß: 5,94 x 2,55 x 3,47 m (Länge x Breite x Höhe-Kabinendach); Radstand: 3,70 m; Wendekreis-durchmesser: 14,80 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 400-l-Tank): ca. 7.250 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/ Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC12 15 SCR Euro 5: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; SCR-Technologie mit AdBlue; HPI-Pumpe-Düse-Elementesystem pro Zylinder mit 1.800 bar Hochdruckeinspritzung; Hubraum: 11,7 l; Leistung: 420 PS (309 kW) bei 1800/min; maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.100 bis 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania Opticruise, Getriebe GRS 895 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge + 2 Kriechgänge (12+2); Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 11,32:1 bis 1:1; Rückwärtsgänge: 11.00:1 und 8,88:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,59:1; Gesamtauslegung: 1.120/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre 11,5-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luffederung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Scania-Retarder; ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); ACC möglich; LDW (Spurwächter), TPR (Reifendrucküberwachung), Xenon-Licht

Reifen: Zufahrzeug: 315/70 R 22,5 Michelin; vorn: X Energy Savergreen XF; hinten: X Energy Savergreen XD; Aufleger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy X



Praktisch: der Klappstisch auf der Beifahrerseite.

stehen bei 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 10,5 PS/t und immerhin ein durchzugsstarkes maximales Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t zur Verfügung.

Noch ist die PS- oder kW-Zahl das Maß bei der Leistungseinschätzung. Inzwischen rückt jedoch die Angabe des maximalen Drehmoments immer mehr in den Vordergrund. Vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten hat sich der maximale Drehmomentwert im Verhältnis zur PS-Zahl enorm gesteigert. Das bedeutet auch immer niedrigere Motordrehzahlen bei Autobahntempo.

Beim G 420 hat es Scania mit einer Gesamtauslegung auf 1.120/min bei 80 km/h auf die Spitze getrieben. Diese Drehzahl ergibt sich für den 11,7-l-Motor D12 bei einer Bereifung der Antriebsachse in den Dimensionen 315/70 R 22,5 in Kombination mit der langen Hinterachsübersetzung von 2,59:1. Bei Motoren in der 12-l-Klasse kennt man eigentlich bei 80 km/h nur Drehzahlen ab 1.200/min im höchsten Gang.

Souverän unterwegs. Trotz dieser ziemlich kompromisslosen Autobahn-Fernstreckenabstimmung ist Scania beim G

420 eine Antriebsstrangabstimmung auf eine gute Fahrharmonie gelungen. Selbst auf der anspruchsvollen Testrunde mit hügeliger Topographie war der Fahrer entspannt und gelassen unterwegs. Allerdings wäre das ohne das Automatikschaltgetriebe Opticruise in 2-Pedal-Technologie nicht so einfach. Schon beim Start und erst recht beim Rangieren überzeugt die neue Opticruise-Generation mit der Präzision der elektro/hydraulischen Kupplungsautomatik. Die intelligente Fahrprogrammregelung hatte in allen Lebenslagen einen passenden Gang für wirtschaftliches Fahren parat. Der Mikroprozessor zeigte sich jedoch ab und an (vor allem bei Leistungsanforderung nach dem Anrollen) etwas langsam – ohne jedoch von der wirtschaftlichen Fahrphilosophie abzuweichen. Wahrscheinlich erfordert die extrem lange Hinterachsübersetzung mehr Rechenarbeit, um den passenden Anschlussgang zu finden.

Die komplexe Opticruise-Software auf Basis des 12-Gang-Scania-Schaltgetriebes GRS 895 R umfasst neben der Einbindung in das Bremsenmanagement mit Scania-Retarder auch Automatik-, Manuell-, Power-, Offroad- und Manövriermodi. Scania verzichtet jedoch auf eine



Eco-Rollfunktion. Das Testfahrzeug besitzt ohnehin wegen der langen Hinterachsüberetzung und der damit verbunden reduzierten Motorbremswirkung ein ausgezeichnetes Rollverhalten im Schubbetrieb.

Auf dem Autobahnabschnitt war der Scania G 420 mit 29,0 l/100 km Diesel als Sparmeister unterwegs.

Wie erwartet hatte der G 420 auch ein erstklassiges Handling zu bieten: Bemerkenswert das perfekte Lenkverhalten mit gut gedämpfter Mittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften und ziemlich direkter Auslegung für eine hohe Wendigkeit. Als weitere Pluspunkte zählen die ausgezeichneten Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und das angenehme Geräuschniveau in der Kabine.



Blackbox: Ab Mitte 2011 ist die Telematik-Hardware Communicator 200 serienmäßig an Bord.

Bequemes Fahrerhaus. Der Scania G 420 bietet mit der Highline-Kabine einen vorbildlichen Arbeitsplatz und ein wohnliches Interieur. In der Alleinfahrer-Version mit einer rund 700 mm breiten unteren

Liege ist der Fahrer im nationalen Fernverkehr mit überaus zeitgemäßen Komfort unterwegs. Bei einer Stehhöhe von rund 1,96 m vor den Sitzen und etwa 1,74 m auf dem Motortunnel ist auch ein kom-

Full-Service für Logistik-Formulare

Märkte und Medien ändern sich. Immer schneller.

Wir sind für Sie stets auf Ballhöhe, erarbeiten und produzieren maßgeschneiderte Lösungen für Ihre interne und externe Kommunikation.

Zu unserer umfangreichen Produktpalette gehören:

- Speditionsaufträge
- Frachtbriefe – mit Barcode und Nummerierung
- Endlos-Etiketten – mit Barcode und Nummerierung
- Briefbögen für Laserdrucker
- Sonstige Geschäftsdrucksachen

Wir freuen uns auf sie!



Siemensring 75 – 77 · 47877 Willich

Telefon 0 21 54/94 63 - 0 · Fax 0 21 54/94 63 - 90

e-Mail info@kuverpa.de · Internet www.kuverpa.de



**KOSTENRECHNUNG
SCANIA G 420 EURO 5 SCR**
Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	11,7 / 420
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.303,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	427,00
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]	32,20
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,80
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	33,10
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]	38,64
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,08
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,12
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	15.636,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	5.124,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	29.361,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	122,34
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	15.636,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	5.124,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	57.196,80
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	104.413,80
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	20,39
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,12
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	72,51

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einseitig, Fernverkehrskabine mit Hochdach „Highline“, automatisiertes Schaltgetriebe „Opticruise“, Sekundäretarder „Scania“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“
 (1) Quelle: Scania Deutschland, Koblenz
 (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.



**Ordnungsliebe: verschließbare Großtaufächer über der Windschutzscheibe.
Neuheit: stabile Haltestange mit Handtuchhalter-Funktion.**

fortables Kabinenvolumen vorhanden. Verschließbare Ablagefächer über der Windschutzscheibe und von außen zugängliche Großfächer unter der Liege sowie geschickt platzierte Fächer, Schubladen, Flaschen- und Becherhalter im direkten Fahrerumfeld sorgen für ausreichend Stauraum und Ablagemöglichkeiten. Besonders praktisch sind auch der Klappstisch auf der Beifahrerseite und die neue stabile Haltestange an der Fahrerhausrückwand, die sich als Handtuchhalter nutzen lässt.

Auch sonst lässt die Highline-Topausstattung des Testfahrzeugs praktisch keine Wünsche mehr offen. Vieles ist sogar serienmäßig an Bord. Wie das Echtzeit-Driver-Support-System Scania „Eco-Modul“. Big Brother analysiert kontinuierlich alle Fahrzeugdaten für die Fahrstilbewertung nach den Parametern eines Scania-Fahrer-Eco-Trainings. Mit Lob und Tadel sowie auch praktischen Fahrטיפps wird

der Fahrer motiviert, seinen Fahrstil zu verbessern.

Ab Mitte 2011 erhält jeder Scania serienmäßig mit dem „Communicator 200“ eine Telematik-Hardware-Grundausstattung ab Werk. Damit lassen sich Fahrer- und Fahrzeugdaten aus der Bordelektronik abrufen. Dazu gibt es auf Wunsch das internetbasierte Scania Fleet Management. Das flexible Dienstleistungspaket besteht aus drei Modulen – „Monitoring Report“, „Analyse“ und „Control“ für eine effiziente Personal- und Fuhrpark-Steuerung und -Verwaltung

Hohes Sicherheitsniveau. Auch beim Thema Sicherheit ist serienmäßig dank Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen für Sicherheit gesorgt. Auf Wunsch stehen auch neueste Hightech-Assistenzsysteme zur Verfügung. Klar, dass der G 420 beim Test mit kompletten Hightech-Pro-

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km. 115,6 km
Verbrauch Ø. 29,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 78,5 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 36,0 l/100 km bei 78,8 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 22,5 l/100 km bei 78,1 km/h

Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
gefahren km. 65,4 km
Verbrauch Ø. 37,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 62,5 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. ... 2,0 km
Verbrauch Ø. 133,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 49,3 km/h

Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
gefahren km. 181,0 km
Verbrauch Ø. 32,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. 71,8 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø. 4,9 % je l/100 km

Wetter

bewölkt/heiter; trocken; Wind: 2 bis 3 aus S bis SW; Temperatur +20 bis +24°C

gramm unterwegs war. Scania hat neben dem integrierten Bremssystem mit Scania-Retarder auch neueste Assistenz-Technologie wie das ESP, der abstandsregelte Tempomat/Bremsomat (ACC) mit Betriebsbremsen-Eingriff und der Spurwächter (LDW) zu bieten.

Leider ist die Ausstattungsrate mit Assistenzsicherheitssystemen noch immer viel zu niedrig. Obwohl im schweren Nutzfahrzeugbereich jeder Unfall mit dramatischen Folgen das Negativ-Image des Straßentransports weiter aufbaut.

Scania subventioniert ein attraktives Paket mit Hightech-Sicherheits-Assistenzsystemen.

Eine weitere Reduzierung der Unfallopfer ist mit dem Einsatz von Assistenzsystemen auf breiter Front nachweislich möglich und zwingend notwendig. Entsprechend schreibt die EU-Gesetzgebung schon bald ESP und LDW sowie voraussetzende Notbremssysteme ab November 2013 bei Typen-Neuzulassungen und ab November 2014 bei Fahrzeugneuzulassungen vor.

Da sollte schon jetzt in Hightech-Sicherheit investiert werden. Zumal Scania einen attraktiven Paketpreis von unter 5.000 Euro für LDW, ACC, ESP und Airbags mit Gurtstraffer subventioniert. Ein weiteres passives Sicherheitsplus ist bei allen Scania-Modellen das serienmäßige Sicherheitsfahrerhaus gemäß der hohen Standards des Schwedentests.

Im Premium-Segment. Laut verhandelbarer Nettopreisliste bringt es das rundum komplett ausgestattete Testfahrzeug Scania G 420 SCR 4x2 Highline in Einfahrer-version auf eine Investitionssumme

114.472 Euro. Darin sind dann auch die komplette Sicherheits-Hightech, der Scania Retarder für 3.817 Euro, das Opticruise für 1.748 Euro plus 543 Euro für die Automatikkupplung, sowie weitere umfangreiche Sonderausstattungen wie Klimaanlage für 1.355 Euro, Seitenverkleidungen zwischen den Achsen für 1.095 Euro sowie Spoilerset für 1.697 Euro und ein Frontsicht-Kamera-System für 1.202 Euro enthalten. Damit dürften kaum noch Wünsche offenstehen. **A.SCHWARZ**

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

KÖGEL
einfach mehr drauf

Warum "3 bei 4" bei Kögel "minus 35" bedeuten?



Kögel Mega

Weil der neue Mega 4m Gesamthöhe bei 3m lichter Innenhöhe hat.



Volles Transportvolumen

Maximum an Volumen und Wirtschaftlichkeit bei einer lichten Innenhöhe von 3m und einer Gesamthöhe von 4m durch Reduzierung des Halses um 35mm



Volle Last voraus

- Nutzbare 12t Sattelast durch innovative Sattelhalshkonstruktion
- Gewichtsoptimiert durch modernste Fertigungsmethoden anstelle von Vollmaterialkonstruktionen



Volle Ladungssicherung

Optimale Zurmöglichkeiten im vorderen Ladungsbereich, trotz reduzierter Halshöhe

www.koegel.com