



Scania R480 EGR 4x2 Highline

Der neue R480 beeindruckte mit Sparwerten und hohem Komfortniveau.

Überaus sympathisch

Der neue R 480 EGR 4x2 Highline holte sich beim Test die Eintrittskarte zur „U-30-Party“ und präsentierte sich als attraktiver Typ für Fahrer und Unternehmer.

Schon kurz nach der Erstvorstellung der R-Serie in Schweden (siehe KFZ-Anzeiger 19/2009) trat Scania mit der neuen Sattelzugmaschine R480 EGR 4x2 Highline zum Test an. Und die neue R-Serie hat unter dem Blechkleid einige Innovationen zu bieten. Dazu gehören vor allem ein neues Fahrgestellkonzept, die neue Opticruise-Generation, ein rundum neues Interieur mit pfiffigen Detaillösungen und der elektronische Fahrertrainer Scania „Eco-Modul“.

Im Gegensatz dazu ist das Face-Lifting der neuen R-Serie ziemlich dezent ausge-

fallen. So ist das Testfahrzeug Scania R480 EGR 4x2 Highline eigentlich erst auf den zweiten Blick als ein Abkömmling der neuen R-Serie auszumachen. Doch die neue 3D-Bugprofilierung mit prägnanter V-förmiger Linienführung des tief in die Frontstoßstange eingezogenen Breitrippengrills sowie die neuen Seitenverkleidungen mit eingepprägter Sicke verleihen der neuen R-Serie sowohl eine verbesserte Aerodynamik als auch ein überaus ansprechendes Design: Es wirkt frischer, dynamischer und auch ein wenig aggressiver als beim Vorgänger.

U-30-Party. Auf der Erstvorstellung in Södertälje wurden schon Design, Interieur und Technik gelobt. Beim Test konnte jetzt der Scania R480 EGR 4x2 Highline unter günstigen Witterungsbedingungen (heitere Wetterlage und geringer Wind) auch noch mit Sparwerten auftrumpfen: Der R480 ist mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 29,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 81,1 km/h auf der U-30-Party dabei. Er ist das erste Testfahrzeug in der PS-Klasse von 460 bis 520 PS mit einem Autobahn-Dieserverbrauch von unter 30 l/100 km

TECHNISCHE DATEN

Scania R480 EGR 4x2 Highline

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgederetes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Gesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen

Maße und Gewichte:

Länge: 5,94 m; Breite: 2,55 m; Höhe (Kabine/Dach): 3,59 m; Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 14,80 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollen Tanks): ca. 7.235 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC13 07 EGR Euro 5: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung; zweistufig gekühlte Abgasrückführung (EGR); Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung Scania XPI mit 2.400 bar Einspritzdruck; Hubraum: 12,7 l; Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.300/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania Opticruise, Getriebe GRS 905 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge + 2 Kriechgänge (12+2); Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 11,32:1 bis 1:1; Kriechgänge: 16,41:1 und 13,28:1; Rückwärtsgänge: 14,74:1 und 11,95:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,71:1; Gesamtauslegung: 1.170/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne: starre 7,5-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremsystem) und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattung: Scania-Retarder; ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); ACC; LDW (Spurwächter)

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



Der drehmomentstarke EGR-Diesel und das neue Opticruise begeisterten auf der Testfahrt.

(Einzelergebnisse siehe Kasten). Auch das Gesamtergebnis mit 33,6 l/100 km bei 72,4 km/h kann sich sehen lassen.

Der R480 bestätigt damit nochmals den erfolgreichen eigenen Weg von Scania unter dem Motto „Diesel, sonst nichts“, der von den Schweden im Jahre 2004 mit den Euro-4-EGR-Motoren erstmals beschritten wurde. Im Jahre 2007 stellte Scania in Södertälje die neuen Euro-5-EGR-Motoren vor. Auch sie halten mit gekühlter Abgasrückführung und ohne additive Abgasnachbehandlung (SCR mit Ad-Blue) die strengeren Grenzwerte ein.

Die EGR-Technik bietet nicht nur den Vorteil einer einfachen Dieseltankung ohne zusätzliches Handling mit Ad-Blue. Laut Scania kommt noch im Vergleich zur SCR-Technologie eine beachtliche Gewichtseinsparung von etwa 200 kg hinzu. Die Scania-EGR-Technik bringt nach eigenen Angaben lediglich ein Mehrgewicht von rund 25 kg auf die Waage.

Sowohl der Scania R 480 EGR Highline aus der neuen R-Serie als auch das Testfahrzeug aus der Vorgänger-Serie, das im Vorjahr gestestet wurde (siehe KFZ-Anzeiger 11/2008), bestätigen die Aussage von Scania, dass sich die Euro-5-Werte im Vergleich zur SCR-Technologie ohne Mehrverbrauch einhalten lassen.

Beim Thema Euro 5 setzt Scania auf Hightech mit EGR, VGT und XPI-Hochdruck-Direkteinspritzung.

Scania setzt bei EGR auf Hightech. Das sind im Motor DC13 07 des R480 EGR vor allem die patentierte zweistufig gekühlte Abgasrückführung, der Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und die Scania XPI (Extrahigh Pressure Injektion)-Common-Rail-Direkteinspritzung mit

KOSTENRECHNUNG
SCANIA R480 EGR 4X2 HIGHLINE
Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,7/480
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000

Rahmenbedingungen

Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1 a)	1.799,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1 b)	375,00
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]	33,60
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,00
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	33,60
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]	40,32
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,00
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,72

Feste Kosten

Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	21.588,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.500,00
Reifen [Jahr]	675,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	34.689,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	144,54

Auswertung 1: Kosten/Jahr

Fahrzeug-Leasing [Euro/Jahr]	21.588,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.500,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	58.060,80
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	110.605,80

Auswertung 2: Kosten/100 km

Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	24,09
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	52,72
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	76,81

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

(1a) Quelle Scania Deutschland, Koblenz 2008
 Scania Deutschland kann/will aktuell keine Leasingrate nennen. Der angemessene Wert ist die Rate aus 2008. Es ist davon auszugehen, dass derzeit am Markt ein signifikant niedrigerer Wert erzielt wird.

(1b) Quelle Scania Deutschland, Koblenz 2009
 (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

2.400 bar Einspritzdruck. Hinzu kommt noch eine intelligente Aggregateregelung für einen effektiven Hightech-Systemverbund. So bringt der 6-Zylinder-Reihendiesel aus 12,7 l Hubraum eine Leistung von starken 480 PS bei 1.900/min und ein für die 13-l-Klasse bärenstarkes maximales Drehmoment von 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.300/min auf. Damit liegt der 13-l-Motor gleichauf mit dem 16-l-V8-Scania-SCR-Triebwerk in der 500-PS-Version.

Starkes Fahrerlebnis. Auf der Testfahrt sorgte der 6-Zylinder-EGR-Diesel D13 07 von Anfang an für bemerkenswerte Fahrindrücke. Dank einer superschnellen und präzisen Regelung des VGT über einen elektronisch gesteuerten Aktor liegt das Dieselmotorwerk DC13 07 agil am Fahrpedal und kann bereits in niedrigen Drehzahlen unterhalb der 1.000er-Drehzahlmarke mit spürbarer Antritts- und Durchzugskraft powern. Einfach fabelhaft, wie souverän der Dieselantrieb den R480 vorantreibt. Allerdings hat das Testfahrzeug bei rund 40 t Zuggesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 12 PS/t und vor allem ein bärenstarkes maximales Drehmomentniveau von 62,5 Nm/t zu bieten.

Weiterhin konnte beim Test die neue Scania-Opticruise-Generation in Verbin-

dung mit dem 12-Gang-Scania-Getriebe GRS 905 R reichlich Pluspunkte sammeln. Die komplexe neue Opticruise-Software umfasst jetzt Automatik-, Manuell-, Power- und Manövriermodi. Allerdings hat Scania wegen nicht nachweisbarer Verbrauchsvorteile auf eine Eco-Rollfunktion verzichtet. Dafür hat das neue Opticruise mit der automatischen Freischaukelfunktion bei Vor- und Rückwärtsfahrt ein besonderes Highlight und Alleinstellungsmerkmal zu bieten.

Das neue Opticruise von Scania gibt es jetzt auch in 2-Pedal-Technologie.

Und endlich hat sich Scania bewegt und lässt den Kunden beim neuen Opticruise auch die Wahl zwischen einer 2-Pedalversion mit automatisierter Kupplung oder einer 3-Pedalversion ohne automatisierte Kupplung. Klar, dass das Testfahrzeug mit der Opticruise-Vollversion ohne Kupplungspedal an den Start ging.

Mit Opticruise stellt Scania die ideale Antriebsstrangbestückung zur Verfügung: Motor DC13 07, ACC und falls vorhanden der Retarder exestieren im gewissen Sinne in einer Art Symbiose: So bereitet zum Beispiel der VGT in Steigungen bereits während des Schaltvorgangs den vollen Ladedruck vor und sorgt beim vollendeten Gangwechsel für die maximale Zylinderfüllung. Da geht es bei anstehender maximaler Power mit noch geringeren Zugkraftunterbrechungen weiter nach oben. Die ACC-Radarinformationen werden vom Opticruise zur Anpassung der Schaltvorgänge an die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs genutzt. Opticruise nutzt auch die Retarderinformationen und schaltet auf Gefällstrecken erst dann herunter, wenn es zum Einhalten der gesetzten Geschwindigkeit nötig ist. Last- und Neigungs-Sensoren ermöglichen die automatische Wahl des Anfahrgangs sowie ein frühzeitiges Zurückschalten an Steigungen, um die Geschwindigkeit ohne Mehrverbrauch zu halten.

Einfach erstaunlich, mit welcher Präzision sich der Scania R480 schon im Standard-Fahrmodus dank der elektro/

TESTERGEBNIS

Autobahn
 gefahrene km. 115,6 km
 Verbrauch Ø. 29,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 81,1 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 36,9 l/100 km bei 81,2 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 23,3 l/100 km bei 81,0 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km. 65,4 km
 Verbrauch Ø. 40,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 60,8 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. 2,0 km
 Verbrauch Ø. 137,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 55,4 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km. 181,0 km
 Verbrauch Ø. 33,6 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 72,4 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø entfällt

Wetter
 heiter, trocken; Wind: 1 bis 2 aus N bis NW;
 Temperatur +11 bis +17° C



CASTROL ELIXION – DER EINE HAT'S, DER ANDERE NICHT.



Und während der eine vorneweg fährt, haben es andere schwer. Denn mit einem Motorenöl wie Castrol Elixion Low SAPS sind Sie als Fahrer klar im Vorteil. Schließlich reduziert die Low-Friction-Technology den Verschleiß, erhöht die Motorlebensdauer, mindert den Schadstoffausstoß, senkt den Ölverbrauch, fördert das Fließverhalten und steigert die Motorleistung. Dass Castrol Elixion Low SAPS auch noch den Kraftstoffverbrauch senkt, klingt bei diesem Leistungsportfolio schon fast unglaublich. Deshalb sollten Sie es unbedingt einmal selbst testen.

IT'S MORE THAN JUST OIL.



Elixion



Prädikat fahrerfreundlich: ... vorbildlicher Arbeitsplatz mit neuem Multifunktionslenkrad ... neue Mittelkonsole mit Getränkehalter

hydraulischen Kupplungsautomatik rangieren lässt. Im Rangiermodus kann der Fahrer auch heikle Situationen meistern – beispielsweise, wie bei der Erstvorstellung in Södertälje erprobt, ruckfrei mit dem Vorderrad auf eine Bahnschwelle auffahren obenauf anhalten und dann wieder zurücksetzen

Insgesamt gesehen konnte der Scania R480 EGR 4x2 Highline sowohl mit seiner Technik als auch mit den erreichten Sparwerten begeistern. Außerdem ist Scania dank einer Auslegung des Antriebsstrangs auf eine Motordrehzahl von etwa 1.170/min bei Autobahntempo 80 km/h eine Abstimmung auf eine hohe Fahrharmonie gelungen. In Kürze soll neben der langen Hinterachsübersetzung von 2,71:1 des Testfahrzeugs noch eine schnellere Übersetzung von 2,59:1 zur Verfügung stehen soll. Scania verspricht durch die weitere Absenkung der Motordrehzahl bei 80 km/h eine entsprechende Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs.

Erstaunlich fahrerfreundlich. Weitere Kraftstoffeinsparungen im Flottenverbrauch soll der elektronische Fahrertrainer bringen. Das Scania „Eco-Modul“ ist als Echtzeit-Driver-Support-System bei der Order von EBS, 12- und 12+2-Gang-Schaltgetriebe mit und ohne Opticruise

sowie Scania-Retarder serienmäßig an Bord. Big Brother analysiert kontinuierlich alle Fahrzeugdaten für die Fahrstilbewertung nach den Parametern eines Scania-Fahrer-Eco-Trainings. Mit Lob und Tadel sowie auch praktischen Fahrtrips wird der Fahrer motiviert, seinen Fahrstil zu verbessern. Die Ergebnisse sind vertraulich, und der Fahrer kann jederzeit seine Bewertungen löschen. In Feldtests ließen sich nach Profi-Fahrertrainings mit dem Eco-Modul nachhaltige Verbrauchseinsparungen von bis zu 10 Prozent realisieren.

Weiterhin beeindruckte der Scania R480 Highline mit ausgezeichneten Sichtverhältnissen auf das Verkehrsgeschehen und überaus einfachem Handling sowie einem sehr niedrigen Geräuschniveau in der Kabine. Pluspunkte auch für das ideale Lenkverhalten mit gut gedämpfter Mittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften, treuem Geradeauslauf und hoher Spurrillen-Unempfindlichkeit sowie die ziemlich direkte Auslegung der Lenkung für eine gute Wendigkeit.

Der Fahrer kann sich schon jetzt auf das neue Interieur der R-Serie mit vielen innovativen Details wie ein unteres Bett mit in der Breite und Härte verstellbarer Taschenfederkernmatratze (lieferbar ab Frühjahr 2010) und einen komplett ver-

senkbaren Tisch auf der Beifahrerseite freuen. Hinzu kommen neue Tasten im Multifunktionslenkrad für eine höhere Bediensicherheit und zwei neue Audio-Systeme mit Navigation und CD/MP3.

Besonders erfreulich die neue Mittelkonsole mit großem Schub- und in der Ablagefläche integriertem Brillen-Klappfach. Dieses Mal hat Scania auch an die Getränkehalter für Fahrer- und Beifahrer gedacht, von denen jeweils zwei seitlich an der Mittelkonsole installiert sind. Für Raucher steht jetzt auch ein passender Aschenbechereinsatz zur Verfügung.

Das Eco-Modul sorgt als Fahrertrainer für geringere Flottenverbräuche.

Im Vergleich zum Vorgänger sind die kalten Hartplastikverkleidungen weich unterpolsterten Strukturflächen mit gediegener Anmutung gewichen. Hinzu kommen hochwertige Materialien sowie Fußmatten und Vorhänge für ein ausgesprochenes Wohlfühl-Ambiente. Vielfältige Farbwahlmöglichkeiten für Bett- und Sitzbezüge sowie fürs Cockpit ermöglichen ein individuell zugeschnittenes Interieur, wobei Scania den Kunden mit vier



... versenkbarer Arbeits- und Esstisch

empfohlenen Design-Paketen die Zusammenstellung vereinfacht.

Die Highline-Kabine der Test-Sattelzugmaschine bietet einen vorbildlichen Arbeitsplatz und in der Alleinfahrer-Version mit einer Liege auch im grenzüberschreitenden Fernverkehr einen überaus zeitgemäßen Komfort. Dank einer Stehhöhe von rund 1,91 m vor den Sitzen und von etwa 1,76 m auf dem Motortunnel ist auch ein komfortables Kabinenvolumen vorhanden. Verschiebbare Ablagefächer über der Windschutzscheibe und auch von außen zugängliche Großfächer unter der Liege sorgen für ausreichend Stauraum. Sitzschnellabsenkung und hochklappbares Lenkrad vereinfachen das Ein- und Aussteigen sowie den Überstieg auf den Motortunnel und zur Beifahrerseite.

Rundum sicher. Scania stellt für die neue R-Serie optional neben Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen auch die neuesten Hightech-Assistenzsysteme zur Verfügung. So sorgen zum Beispiel im Testfahrzeug Scania R480 EGR 4x2 Highline neben dem integrierten Bremssystem mit Scania-Retarder auch neueste Assistenz-Technologie wie das ESP, der abstandsge-regelterTempomat/Bremsomat mit Betriebsbremsen-Eingriff (ACC) und der

Spurwächter (LDW) für höchstes Sicherheitsniveau.

Mehrwertstrategie. Scania bringt jetzt die neue R-Serie zum unveränderten Grundpreis des Vorgängers auf den Markt. Scania-Kunden bekommen dem-nächst also mehr LKW fürs Geld. Das rundum komplett ausgestattete Testfahrzeug Scania R 480 EGR 4x2 Highline steht in der Allein-Fahrerversion mit 129.585 Euro in verhandelbaren Nettopreisliste. Darin sind dann auch die komplette Sicherheits-Hightech mit ESP (2.080 Euro), Scania-Retarder (4.105 Euro), Opticruise (1.748 Euro + 543 Euro für die Automatik-kupplung), Rollsperr (Hill hold, 365 Euro), LDW (2.425 Euro) sowie ACC-Assistent (2.058 Euro), der jedoch nur in Verbindung mit ESP und Retarder geliefert wird, und weitere umfangreiche Sonderausstattungen enthalten.

Leider hat Scania auch bei der Einführung der neuen R-Serie kein Sicherheitspaket mit einem zusätzlichen Bonus gegenüber den Einzelpreisen als Investitionsanreiz geschnürt. Wichtig ist, dass die neuesten Assistenzsysteme möglichst schnell und mit hoher Durchdringungsrate auf breiter Front zum Einsatz kommen. Einige europäische Hersteller gehen schon mit gutem Beispiel voran.

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

+ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion auch überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür

Antriebsstrang

+ Bullige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie umgesetzter Leistungsüberschuss; sparsame Verbrauchswerte

Fahrwerk

+ Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit

+ Warner bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; breites Sonderausstattungsprogramm von Automatik-Schaltgetriebe Opticruise bis Retarder sowie mit EBS, ESP, ACC (abstands geregelter Tempomat/ Bremsomat) und LDW (Spurwächter) neueste Assistenzsysteme verfügbar

- Kein Sicherheitspaketpreis mit Sonderbonus

Routine-Check/Wartung

+ Elektronische Überwachung wie Kupplungsüberlastungswarnung und Bremsfadingwarnung; elektronische Motorölstand-Anzeige und Routinecheck einfacher Birnenwechsel

Service

+ Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz

Immerhin ist die Zusammenstellung eines Bonuspakets für den deutschen Markt bei Scania im Gespräch.

Doch auch ohne Sonderbonus lohnt sich ein Preisvergleich: Die aufgeführte Sicherheits-Hightech summiert sich auf einen durchaus wettbewerbsfähigen Paketpreis von insgesamt 13.324 Euro (einschließlich Automatikkupplung). Im Preisvergleich (Vergleich Opticruise ohne Automatikkupplung: 12.781 Euro) zum Vorgänger (13.028 Euro) bietet Scania das Paket sogar um rund 1,9 Prozent günstiger an.

ADELBERT SCHWARZ

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