

Im In- und Ausland begehrt – Sattelzugmaschinen mit mehr als 400 PS, Retarder und Klimaanlage sind besonders gefragt.



Scania R 124.420

„Den können Sie gleich hier

Scania-Gebrauchtwagen gelten in der Branche als besonders wertstabil. Starke Nachfrage besteht vor allem nach leistungsstarken Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr mit Topline-Fahrerhaus und Motoren mit mehr als 400 PS.

Wahrheit oder Legende – das fragen wir uns bei unseren Recherchen zum aktuellen Scania-Gebrauchtwagentest. Im Falle Scania fällt es schwer, typischen Schwächen auf die Spur zu kommen. Befragt man langjährige Scania-Kunden, erfährt man zwar von den vielen guten Erfahrungen mit dem

Produkt. Schwächen? Fehlanzeige! So liegt der Schluss nahe: Entweder haben wir es durchwegs mit unverbesserlichen Scania-Fans zu tun – oder die unvermeidlichen Probleme werden kulant und mit guter Werkstatteleistung ausgebügelt. Auf die gute Kunden-Lieferanten-Beziehung lässt jedenfalls keiner etwas kommen.

Dass gebrauchte Scanias derzeit überaus begehrte Objekte sind, erfahren wir hautnah zu Beginn des Tests. Erste Interessenten kreisen bereits morgens um die Sattelzugmaschine, während noch das Test-Equipment installiert wird. Gebrauchtwagen-Profi Sokola von Scania Bayern sagt scherzhaft: „Den können Sie



monierten. Mehr Speck auf die Scania-Rippen brachten die größeren, gut ausgestatteten Bertone-Kabine, aber auch Sicherheitseinrichtungen wie der serienmäßige Front-Unterfahrschutz. Auch mit dem weichgespülten Sound der Sechs- und Achtzylinder konnte sich nicht jedermann anfreunden, wenngleich der Fahrkomfort der 4er bei Scania einen Quantensprung vollzog. So ist es nicht weiter verwunderlich, dass auch die gerade abgelöste Modellreihe im In- und Ausland ihre Fangemeinde fand.

Motoren als Erfolgsgaranten. Als Volumenmodell der 4er-Serie gilt die Topline-Sattelzugmaschine für den Fernverkehrseinsatz, sie konnte mit den verschiedensten Motoren und Antriebsträngen kom-

Modellpflege Scania-Baureihe 4

1995 – Markteinführung der Baureihe 4 mit diagnostefähigem EDC-System, Opticruise-Schaltung und ELC-Luftfederung. Neu an Bord ist serienmäßig ein Frontunterfahrschutz.

1996 – Präsentation der T-Haubenmodelle, optional EBS-Bremssystem mit Scheibenbremsen, Gurtstraffer und Fahrer-Airbag

1998 – Pumpe-Düse-Motoren mit 340, 380 und 420 PS, Solofahrer-Kabinekonzept mit weit an der Rückwand montiertem Beifahrersitz, klappbarer Schalthebel.

1999 – Als erster LKW-Hersteller führt Scania Euro-3-Motoren (alle Reihenmotoren) ein.

2000 – Euro 3 jetzt auch für V8-Motoren – 480 und 580 PS; neuer Turbocompound-Motor mit HPI-Hochdruckeinspritzung und 470 PS, Scania-eigenes Motormanagement; Einführung von TBA (Trailer Brake Adaptation) – Anhängerbremsanpassung.

2001 – HPI-Turbocompound-Motor mit 440 PS (4 Ökopunkte für Österreich), Einführung von T164-Haubenfahrzeug und Wegfahrsperre, neue längere Hinterachsübersetzung $i = 3,27$.

2002 – Scheibenbremsen Serie bei zweiachsigen Straßen-LKW und Sattelzugmaschinen, neuer HPI-Sechszylinder mit 420 PS.

2003 – Einführung Overdrive-Getriebe GRSO 900 für den Bau, neue Außenplanetenachsen, Hinterachsübersetzung $i = 2,71$ für Volumenfahrzeuge, Einführung ECS (Electronic Clutch Saver) und ETS (Electronic Transmission Saver).

2004 – Einführung neuer Allrad-Vierachser (8 x 8), Ablösung der Baureihe 4 durch die R- und P-Modelle, erste Euro-4-Motoren mit 420 PS, ESP erhältlich für Sattelzugmaschinen.

Der KFZ-Anzeiger testet Gebrauchtwagen

Hier stehen keine chromglänzenden Neufahrzeuge im Mittelpunkt, diese Seiten sind den wichtigsten Typen des LKW-Marktes gewidmet, die bereits viele tausend Kilometer Transportalltag hinter sich gebracht haben. Ein Gebraucher, eine lohnende Investition? Der Gebrauchtwagen-Test des KFZ-Anzeiger begutachtet alle Kandidaten sorgfältig – auf der Straße und auf den Prüfständen der Dekra. Entspricht der LKW noch den technischen Standards von heute? Welche Typen, Ausstattungen und Baujahre sind besonders empfehlenswert? Auf welche Schwachstellen ist besonders zu achten? Mit von der Partie sind KFZ-Sachverständige der Dekra, das Untersuchungsergebnis entscheidet, ob der Kandidat die HU-Prüfplakette verdient. Unterstützt wird der Test von Silvio Schönefeld, Gebrauchtwagen-Profi der markenunabhängigen Kleyn Trucks GmbH, der auch über die aktuelle Bewertung der Fahrzeuge Auskunft gibt.

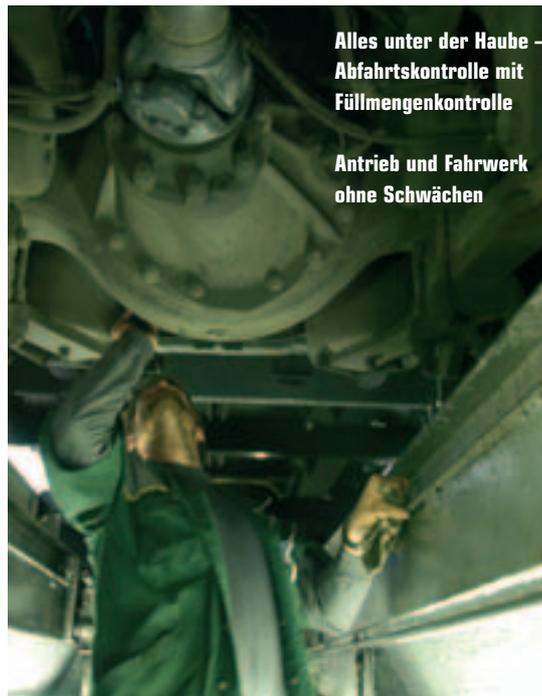
lassen“

gleich hier lassen“ und bestätigt die extreme Nachfrage: „Selten stehen unsere Fahrzeuge länger als eine Woche.“ Die Lage hat sich in den letzten Wochen noch zugespitzt – jüngere Fahrzeuge mit Euro-3-Motoren und analogem Tachographen sind nahezu ausverkauft.

Dabei hatte es 1995 bei der Einführung der 4er-Serie nicht nur Jubelrufe gegeben. Nicht wenige sprachen von einer Abkehr von klassischen Scania-Tugenden. „Zu schwer“ hörte man anfangs von vielen, die vor allem die zusätzlichen Pfunde der neuen Sattelzugmaschinen

biniert werden. Vom Start weg sorgte das voluminöse Hochdach für Aufsehen – das Raumangebot überzeugte auf Anhieb, die Unterbringung des oberen Bettes über der Frontscheibe blieb aber bis zuletzt strittig. Ungeteilten Beifall fand natürlich das sehenswerte und ergonomisch untadelige Cockpit. Mit der Baureihe wurde auch bei Scania das Elektronik-Zeitalter eingeläutet, neben dem EDC-Motormanagement gab es ELC (Electronic Level Control), ACC (Automatic Climate Control) und ab 1996 wahlweise ein elektronisches Bremssystem mit Scheibenbremsen. Vom großen Elektronik-Gau blieben die Scania-Kunden in der Regel verschont, allenfalls die Fahrer wurden durch häufige und unnötige Fehlercodes verunsichert.

Glanzstück der 4er-Baureihe ist wie immer das Motorenprogramm: Betreiber und Fahrer schätzen die kräftigen und sparsamen Reihensechszylindern mit knapp 11 und 12 Litern Hubraum und Motorleistungen von 340 bis 470 PS. Für Überflieger gibt es Achtzylinder-V-Motoren mit zuletzt 580 PS für druckvollen Antrieb. Weniger Nachdruck ist von den etwas lauen Motorbremsen zu erwarten, in einem Scania sollte unbedingt ein Retarder die dritte Bremse verstärken. Das manuelle Getriebe ist für altgediente Scania-Fahrer reine Gewohnheitssache, Um-



Alles unter der Haube – Abfahrtskontrolle mit Füllmengenkontrolle

Antrieb und Fahrwerk ohne Schwächen

Die technische Kondition beeindruckt, das Fahrgestell ist auch hohen Laufleistungen gewachsen.

steiger von anderen Marken monieren aber gerne die hakelige 12-Gang-Schaltung.

Fehlerhafte Pumpenelemente. Nur einzeln und hinter vorgehaltener Hand hört man von Fahrzeug-Kummer – da und dort von Kupplungsschäden oder eingelaufenen Nockenwellen. Dabei hatte auch die schwedische Marke mit Motordefekten zu kämpfen, die von fehlerhaften Bosch-Pumpenelementen herührten. Freilich befand sich Scania hier in ziemlich guter Gesellschaft mit Mercedes-Benz und anderen Marken, die auf die Pumpe-Düse-Einspritztechnik von Bosch bauten. Diese Ärgernisse bewogen die Scania-Techniker letztendlich, für ihre Sechszylinder eine eigene Hochdruckeinspritzung (in Zusammenarbeit mit Cummins) zu entwickeln. Stellvertretend für die Baureihe 4 tritt ein Scania R 124 Topline zu unserem Gebrauchtwagen-

gen-Test an. Ein Fahrzeug aus Deutschland, das mit dem 420 PS starken Sechszylinder und Opticruise-Schaltung einen hier gebräuchlichen Antriebsstrang besitzt. Schon mit seinem Auftritt macht er klar, dass er ein „echte“ Gebrauchter ist. Die Aufbereitung beschränkt sich auf einen technischen Check bei Inzahlungnahme und eine gründliche Reinigung für die Optik. Fünf Jahre ist er alt, seine beträchtliche Laufleistung von 650.000 Kilometern ist nicht spurlos an ihm vorbeigezogen. Das Ganzstahl-Fahrerhaus zeigt sich rostfrei, sein Kleid ist glanzlos matt, und einige Lackschäden künden von Steinschlägen. Die Türen schließen satt wie einst und verstärken die gefühlte Solidität. Der Eindruck setzt sich in der Inneneinrichtung fort. Zwar sind die Gebrauchsspuren nicht zu übersehen, doch die Einrichtung – Sitze, die Betten und die Verkleidungen – präsentieren sich optisch und haptisch in akzeptabler

Verfassung. Auffallend ist der Mangel an Stauraum. Die Außenklappen sind klein, statt geräumiger Fächer sitzt das Bett über der Frontscheibe. Kein Einzelfall scheint auch die Korrosion am Rahmen zu sein. Von wegen Schwedenstahl, hier nagt der Zahn der Zeit – vor allem die Querträger sind massiv und nicht nur von Flugrost befallen.

Gute Noten auf der Straße. Auch wenn nur wenige Gebrauchtwagen-Kunden eine Probefahrt unternehmen – eine Testrunde auf der Straße verrät wesentliche Informationen über den Fahrzeugzustand. Wie steht es beispielsweise um Fahrwerk und Lenkung? Gibt es Lastwechselschläge, die auf ein verschlissenes Differenzial hinweisen? Wie steht es um die Bremsen? Der erste Weg führt auf die Waage – sie zeigt stolze 7.720 kg, mit vollem 700-Liter-Tank und Retarder ein günstiger Wert. Auf der Straße fährt der



Letzte Prüfung – korrekte Einstellung der H4-Scheinwerfer

124er gewohnt gute Noten ein. Auch Scania-Neulinge finden sich mit der automatischen Opticruise-Schaltung schnell zurecht. Wer von anderen Fabrikaten wechselt, muss sich an die manuelle Kuppelungsbedienug beim Anfahren und Stehenbleiben und das giftige Ansprechen bei Leerfahrten gewöhnen. Das steil zu stellende Lenkrad geht wie immer gut

zur Hand, das Fahrzeug folgt auch nach hoher Laufleistung präzise den Lenkbefehlen. Armaturen und Schalter werden schon nach wenigen Metern perfekt bedient. Der Fahrkomfort ist insgesamt ak-

zeptabel, einzige Einschränkung sind die hinteren Kabinenlager, die bei schlechten Straßen auf ihre Anschläge durchschlagen.

Der Euro-3-Sechszylinder ist auch nach 650.000 Kilometern noch gut bei Kräften. Er tritt kräftig an, mit 2.000 Nm Drehmoment, 100 Nm weniger als der neuere HPI-Motor, hat der Pumpe-Düse-Diesel mit dem 40-Tonnen-Zug nur wenig Mühe. Mit nur wenigen Schaltungen erreicht er seine Transportgeschwindigkeit, die er ohne rege Schaltarbeit zu halten vermag. Der Sechszylinder, der gelegentlich im Schiebetrieb Blaurauch ausstößt, wird auch unter Vollast nicht unangenehm laut. Unauffällig bleibt auch der Kraftstrang, dessen Elastizitäten sich selbst bei heftigen Lastwechseln im Rahmen halten.

Mechanische Fitness. Auf den Prüfständen der Dekra-Niederlassung schlägt

Die Tester-Meinung

Die gängige Geschäftspraxis der Verlager, Transportaufträge kurzfristig zu vergeben, erhöht die Attraktivität gebrauchter LKW. Ihre schnelle Verfügbarkeit und die günstigere Kalkulationsbasis sprechen nicht selten für einen LKW aus zweiter Hand.

Gebrauchte Scantias der Baureihe 4 überzeugen mit hoher Fertigungsqualität, modernen Motoren und gutem Fahrkomfort. Kein Wunder, dass sie im In- und Ausland eine hohe Wertschätzung genießen. Im Zweifelsfalle trägt auch das gute Image der Marke zum hohen Preisniveau bei. Bei Problemen hilft die Scania-Organisation, die in Europa über ein Netz mit vielen Stützpunkten verfügt. Wer sein Risiko minimieren will, kauft beim Hersteller oder bei einem renommierten Händler. Eine präventive Durchsicht beim KFZ-Sachverständigen verhilft zu mehr Investitionssicherheit.

WOTAN

Das Experten-Urteil



Silvio Schönefeld, Kleyn Trucks GmbH, Schoppsdorf: „Die Baureihe 4 von Scania genießt im Gebrauchtwagen-Handel einen exzellenten Ruf. Die Fahrzeuge gelten als zuverlässig, langlebig und wertstabil. Speziell der Antriebsstrang wird überdurchschnittlich beurteilt. Die Kunden für vier- bis fünfjährige Scania-Sattelzugmaschinen kommen vielfach aus Russland, Polen und dem Baltikum. Verlangt werden vor allem Motoren mit 420 und mehr PS, Käufer aus Südeuropa bevorzugen V8-Motoren. Obligatorisch ist die Ausstattung mit Retarder, GRS 900-Schaltgetriebe und Klimaanlage. Das Angebot an jüngeren Modellen ist in Deutschland begrenzt, aufgrund der starken Nachfrage werden für gepflegte Fahrzeuge hohe Preise erzielt. Diese liegen je nach Ausstattung, Laufleistung und Pflegezustand zwischen 14.000 Euro (Baujahr 1996) und mehr als 40.000 Euro für zuletzt gebaute Typen.“



Klassenziel erreicht – die HU-Plakette für ein voll einsatzfähiges Fahrzeug.

sich der Scania beachtlich. Überrascht von der Kondition des 124ers zeigt sich auch der Prüfer, der ihm letztlich ohne wenn und aber die begehrte § 29-Plakette erteilt. Hier das Protokoll der Untersuchung im Telegrammstil: Reifen, Druckluftanlage, Bremsen einwandfrei – Motor

und Getriebe weisen leichte Ölspuren auf. Dicht ist dagegen die Lenkung, den Spurstangenköpfen wird ein leicht erhöhtes Spiel attestiert, das aber noch im Toleranzbereich liegt. Die Bremsscheiben sind leicht eingelaufen, die Beläge sind noch zu 50 Prozent erhalten. Das

Fahrwerk scheint so fit wie einst im August 2001. Letztlich kündigt nur einer der Scheinwerfer mit etwas Beschlag bei Nässe seine Abnutzung an.

Auch unabhängige Gebrauchtwagen-Experten sprechen von einer hohen Akzeptanz, die 4er-Scania bei ihren Kunden genießen. Besonders kritische Baujahre werden verneint, empfohlen werden Baujahre von 1998 bis 2002. Besondere Stärken liegen im Antrieb, als besonders standfest gelten mit der Ausnahme Turbocompound die Motoren mit 400 und mehr Pferdestärken. Der Fachmann achtet auf Details wie eine defekte Kabinenkipphydraulik oder Undichtheiten der Lenkpumpe. „Von Vorteil ist eine erneuerte Kupplung“, meint dazu Silvio Schönefeld vom Gebrauchtwagen-Händler Kleyn-Trucks. Von Bedeutung ist wie immer der Pflegezustand. Unser Scania R124-420 aus erster Hand spricht zu einem stattlichen Preis von 36.500 Euro vor allem osteuropäische Kunden an. Mit Euro-3-Motor, großer Fernverkehrskabine und guter Langläufer-Kondition dürfte er schon bald wieder auf unseren Straßen zu finden sein. Mit Reparaturen und Pflege nach Augenmaß ist er mit Sicherheit noch für einige hunderttausend Kilometer gut.

WOLFGANG TSCHAKERT

Gebrauchte von Scania

Scania Deutschland vermarktet seine Gebrauchtfahrzeuge über 26 Scania-Händler (10 Tochtergesellschaften und 16 freie Händler). Insbesondere die acht Partner des Gebrauchtwagen-Pools in Hamburg, München, Berlin, Duisburg, Koblenz, Frankfurt und Karlsruhe betreiben ein intensives Gebrauchtwagen-Geschäft.



Diese Betriebe nehmen Gebrauchte in Zahlung, kaufen zusätzlich an und vermarkten Rückläufer aus Miet- und Leasingverträgen.

Der Kunde findet bei Scania vor allem schwere LKW und Sattelfahrzeuge, überwiegend Scania-Produkte, aber auch Typen des Wettbewerbs. Der Löwenanteil liegt bei Modellen mit Motorleistungen von mehr als 400 PS. Fahrzeuge mit geringen Laufleistungen bleiben vornehmlich im Inland, deutsche Unternehmen schätzen junge Gebrauchte als preisgünstige Einsatzreserve mit schneller Verfügbarkeit. Die meisten Fahrzeuge mit hohen Laufleistungen fließen ins europäische Ausland ab. „Das durchschnittliche Fahrzeug-Angebot umfasst in der Regel 400 bis 500 Fahrzeuge, erklärt Georg Welters, der Leiter Gebrauchtwagen bei Scania Deutschland. Davon sind etwa 100 bis 200 Einheiten vermietet und stehen nicht zum Verkauf.

Ankauf und Inzahlungnahme erfolgen eigenverantwortlich durch den Händler vor Ort. Grundlage für die Bewertung der Fahrzeuge ist das Gutachtensystem Silver DAT der Deutschen Automobil Treuhand. Aufbauend auf diesen Werten werden auch die Verkaufspreise der Händler kalkuliert. Scania-Gebrauchtwagen werden, wie in der Branche üblich, verkauft wie gesehen und Probe gefahren. Eine spezielle Gebrauchtwagen-Garantie wird nicht angeboten. In Zusammenarbeit mit Scania Finance Deutschland kann der Scania Händler seinen deutschen Kunden auch eine Finanzierung anbieten.

Georg Welters, Leiter Gebrauchtwagen bei Scania Deutschland

RENAULT TRUCKS

Master, Mascott und ... noch Maxity

Im März 2007 bringt Renault Trucks mit dem Maxity ein zusätzliches Transporterfahrzeug auf den Markt, das die Transporterfahrzeug-Produktpalette zum Master und Mascott ergänzen wird. Die gute Manövrierbarkeit, Handlichkeit und eine optimierte Nutzlast sind die Trümpfe dieses neuen Fahrzeuges mit vorgezogenem Fahrerhaus. Der Maxity ist in drei Tonnagen von 2,8–3,5 und 4,5 t erhältlich und kann wahlweise mit 110, 130 oder 150-PS-Motoren ausgerüstet werden. Der Innenraum orientiert sich am Design moderner PKW und bietet einen funktionellen und komfortablen Arbeitsplatz.



Der Maxity ist ein richtiger LKW, dessen Design die ausdrucksstarke Linienführung von Renault Trucks übernimmt.

Gesamtgewicht von 3,5–8 t konzipiert, das zweite Modell „818“ für 8–18 t. Das Bausatz-Lieferprogramm umfasst Modelle bis zu 8.500 mm Länge mit unterschiedlichen Optionen, wie Festdach, Schiebeverdeck oder verschiedenen Portalvarianten.

Der gleiche Bausatz mit einer anderen Planenvariante ist der Geto Variosider. Er ist als „Leichtbau-Curtainsider“ für eine Fahrzeuggröße von 3,5–8 t zulässigem Gesamtgewicht und bis zu einer Länge von 7.500 mm konzipiert. Alle Optionen des Varioplan stehen auch für den Variosider zur Verfügung.

HETRA

Radgreifer-Hebeanlagen

Die seit Ende 1998 zur Maha-Gruppe gehörende Marke Hetra steht für Speziallösungen für das Anheben schwerer Fahrzeuge. Mit den Radgreifern von Hetra lassen sich Lastkraftwagen, Schienenfahrzeuge sowie Spezialfahrzeuge sicher, einfach und schnell anheben. Die mobilen Radgreifer-Hebebühnen für LKW und Busse von sind bekannt für ihre robuste und überdurchschnittliche Lebensdauer. Durch den Einsatz von Kugelumlaufspindeln arbeiten die Hebeanlagen sehr effizient mit einem Wirkungsgrad von über 90 Prozent. Das Profil der Säule ermöglicht eine schmale Bauart. Die ergonomische Gestaltung des Grundgestelles ermöglicht eine leichte Verfahrbarkeit der Hebebühne auch auf engem Raum und erfordert dadurch nur einen geringen Platzbedarf zum Parken der Anlage.

BORG WARNER

Neuer Turbo für den Sprinter

Seit gut zehn Jahren zählt der Mercedes-Benz Sprinter zu den Marktführern unter den Transportern. Um die wachsenden Leistungs- und Emissionsansprüche zu erfüllen, setzt der Autobauer beim neuen Vierzylinder CDI-Dieselmotor auf die zweistufig geregelte Aufladung R2S von Borg Warner Turbo & Emissions Systems. Das innovative Aufladesystem ermöglicht für jeden Motorbetriebspunkt eine stufenlos variable Anpassung der Turbinen- und Verdichterseite. Dank der zweistufig geregelten Aufladung bieten die neuen Motoren dem Fahrer sowohl ein spontaneres Ansprechverhalten, insbesondere beim Anfahren, Beschleunigen und an Steigungen, als auch einen ausgeprägteren und höheren Drehmomentverlauf.

TITGEMEYER

Planenbausatz in zwei Varianten

Der Bausatz Geto Varioplan, ein Planenschiebewandssystem für den Verteilerverkehr, ist in zwei Aufbaugrößen erhältlich. Das Modell „358“ ist für ein zulässiges



Die Plane ist nach individuellen Vorgaben fertig bedruckt lieferbar und bietet eine glatte, attraktive Werbefläche ohne störende Elemente.