



Der 620 PS starke „King of the Road“ von Scania überraschte mit hoher Wirtschaftlichkeit.

Scania R 620 Euro 4 Topline

Gipfelstürmer

Der 620 PS starke „King of the Road“ von Scania beeindruckte mit Leistungsstärke und Fahrspaß.

Der „King of the Road“, der Scania R 620, ist beeindruckend: Die riesige Topline-Silhouette passt zu den 620 PS, die der 16-l-V8-Bolide DC 1608 bei 1.900/min im Fahrzeug leistet, und vor allem zum gewaltigen maximalen Drehmoment von immerhin 3.000 Nm bei 1.100 bis 1.400/min. So war der vollausgelastete 40-t-Test-Sattelzug mit einem Leistungsverhältnis von 15,5 PS/t und einem mächtigen maximalen Drehmomentniveau von 75 Nm/t unterwegs. Da braucht es schon das richtige Zaum-

zeug wie Automatik-Getriebschaltung Opticruise und integriertes Bremssystem mit Scania-Retarder für die Zähmung des Boliden.

Die Leistungs- und Drehmoment-Entfaltung des V8-Triebwerks lässt das Zuggesamtgewicht von rund 40 t fast in Vergessenheit geraten. Enorm, wie zügig der Scania R 620 mit wenigen Schaltungen vom Stand weg in Fahrt kommt. Eigentlich veröffentliche ich bei LKW-Tests keine Beschleunigungswerte, doch jetzt die Ausnahme: von 0 auf 85 km/h in 42 Se-

kunden und von 60 auf 85 km/h in 22 Sekunden. Der Scania R420 Euro 5, der zuvor auf der Teststrecke gefahren wurde (siehe KFZ-Anzeiger 15/2006), braucht aus dem Stand bis 85 km/h immerhin 57 Sekunden und von 60 km auf 85 km/h etwa 31 Sekunden.

Wirtschaftliche Testwerte. So viel zur Spurtkraft und Elastizität des R 620 Euro 4. Nun sind bei einem Nutzfahrzeug weniger die Beschleunigungswerte, sondern es ist viel mehr die Wirtschaftlichkeit interessant. Auch hier schneidet der Scania R 620 bei einem Test-Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,8 km/h überraschend günstig ab. Auf der Autobahn waren es 33,3 l/100 km bei 81,5 km/h (Einzelergebnisse siehe Kästen). Allerdings muss noch der Ad-Blue-Verbrauch von jeweils 3,8 Prozent hinzugerechnet werden, was dann Verbrauchswerte von 35,6 und 34,6 l/100



Der Arbeitsplatz ist in allen Punkten übersichtlich und ergonomisch gelungen.

Detail: Das Multifunktionslenkrad liegt gut in der Hand. Die Bedienung von Opticruise, Retarder und Motorbremse sind auf diesem praktischen Lenksäulenhebel zusammengefasst.



Die Kühlbox aus dem Sonderausstattungsprogramm sorgt für frische Verpflegung und Getränke.

km ergibt. Hier zum Vergleich die Werte des Scania R 420 Euro 5 mit einem Gesamtergebnis von 33,0 l/100 km bei 76,5 km/h und einem Autobahnverbrauch von 32,2 l/100 km bei 79,9 km/h beziehungsweise einschließlich eines Ad-Blue-Verbrauchs von 5,3 Prozent 34,7 und 33,9 l/100 km.

Sportliches Kampfgewicht. Darüber hinaus bringt der Scania R 620 trotz höchster Ausstattungsstufe und Topline-Fahrerhaus ein sportliches Kampfgewicht von 7.680 kg mit Fahrer, vollem 400-l-Kraftstoff- und 80-l-Ad-Blue-Tank einschließlich Reserverad auf die Waage. Scania hat den V8-Boliden mit einem speziellen Leichtbaupaket wie direkt verschraubter Sattelkupplung, reduzierter Rahmenstärke und anderen Dinge wie 4-Balg-Luftfederung an der Hinterachse sowie Alu-Felgen deutlich abgespeckt.

Rundum gelungen zeigte sich auch das Interieur der Topline-Kabine. Hier hat Scania im Testfahrzeug nebst ausschließ-

barer Kühlbox alles an Sonderausstattungen eingebaut, was gut und teuer ist. Über der Windschutzscheibe sind eine Mikrowellenküche und Großstaufächer installiert. Besonders gut kommen hier

die Verschlussklappen mit transparenten Sichtfeldern an. Die Alleinfahrerausstattung umfasst einen festen Beifahrersitz mit Klappsitzfläche und eine 2-Bettenausstattung.

Prestige und mehr. Es ist also nicht das Prestige allein, warum der Anteil des V8-Triebwerks DC 1608 bei den Neuzulassungen der Scania Deutschland GmbH mit über 20 Prozent so erstaunlich hoch ist – davon werden rund 18 Prozent im Leistungsbereich über 500 PS geordert. Das 16-l-V8-Triebwerk mit SCR-Technologie gibt es gemäß Euro 4 in den Leistungsversionen 500, 560 und 620 PS sowie in einer Euro-5-Version mit 500 PS.

Der „King of the Road“ beindruckte jedenfalls mit seinem Potenzial an Leistungsstärke und Durchzugskraft. Obendrein hatte sich Scania beim Testfahrzeug für die zugkraftbetonte Übersetzung von 3,80:1 entschieden. Das bedeutet bei 80 km/h auf der Autobahn in der höchsten Gangstufe eine Motordrehzahl von 1.298/min und nicht von 1.052/min, wie es bei der schnellen Hinterachsübersetzung von 3,08:1 der Fall wäre.

Mit diesem zugkraftbetonten Drehzahlniveau ist der Scania R 620 auf der

TECHNISCHE DATEN

Scania R 620 Euro 4 Topline

Als Sattelzugmaschine R 620 LA4x2MNA für einen 16,50 m langen, 2,60 m breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte

Fahrzeuglänge: 5,94 m; Breite (Topline-Kabine): 2,43 m; Höhe (Kabinendach): 3,86 m; Radstand: 3,70 m; Wendekreisradius: 14,81 m; Leergewicht (mit Fahrer, vollem 400-l-Tank und 80 l Ad-Blue): ca. 7,7 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t;

Antriebsstrang

Motor: Scania DC16 08 Euro 4 SCR:

V8-Diesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Hochdruck-Direkteinspritzung Scania HPI über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Bohrung/Hub: 127/154 mm; Hubraum: 15,6 l, Leistung: 620 PS (456 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 3.000 Nm bei 1.100/min bis 1.400/min.

Kupplung: Trockenkupplung mit selbstnachstellender Servo-Betätigung, Überlastungs- und Verschleißschutz;

Getriebe: Scania GR50905R: Automatik-Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie (Kupplungsbetätigung beim Anfahren und Anhalten) mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm und wahlweise manueller Bedienung über Lenksäulenhebel; synchronisiertes 3-Gang-Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe; 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnissen von 9,16:1 bis 0,80:1:1; 2 Kriechgänge: i= 13,28:1 und 10,63:1 und 2 Rückwärtsgänge: i= 11,95:1 und 9,58:1

Antriebsachse: Scania ADA1302: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=3,80:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.298/min

Fahrwerk

Achsen: vorn: starre Vorderachse mit Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-Luffederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierter ABS- und ASR-Funktion, Rollsperrung sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung; Motorbremsleistung von 413 PS (304 kW) bei 2.400/min; Sonderausstattung: ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und integriertes Bremssystem mit Scania-Retarder; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung ZF

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA



Das mächtige V8-Triebwerk leistet 620 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 3.000 Nm ab.

Gezähmte Power. Das Opticruise ist beim Scania mit der V8-Motorisierung auf dem ersten Blick unnötig, trotzdem werden immerhin 35 Prozent der V8-Fahrzeuge damit bestellt. Auch die neue Getriebegeneration mit Opticruise, die 2004 vorgestellt wurde, gibt es nur in 3-Pedal-Technologie und erspart den Fahrern nicht die Kupplungsarbeit beim Anfahren und Anhalten. Das ist zwar kein Thema, doch für mich nach einer längeren Fahrt etwas gewöhnungsbedürftig. Sobald das Fahrzeug rollt, hat der Kupplungsfuß Pause, weil beim Automatik-Gangwechsel die Kupplung geschlossen bleibt. Der notwendige Lastwechsel beziehungsweise Gleichlauf wird ausschließlich über die Motorsteuerung vorgenommen.

Bei einem Ausstattungsanteil von über 90 Prozent gehört das integrierte Bremssystem mit Scania-Retarder schon fast zur Pflichtausstattung – trotz einer Motorbremsleistung von 413 PS bei 2.400/min. Beide – Opticruise und Retarder – bilden im Systemverbund ein ideales Zaumzeug, um die mächtige V8-Triebwerkspower wirtschaftlich zu zügeln. Bei aktiviertem Tempomat/Bremssomat lässt es sich damit wie mit einem Autopilot fahren. Auch sonst reicht bergab ein Tipp aufs Bremspedal, um

Autobahn praktisch ohne zu schalten unterwegs. Da kommt sogar Fahrspaß auf, wenn im großen Gang langgezogene Autobahnsteigungen genommen werden, oder der Fahrer auf der Landstraße entspannt und souverän mit hoher Fahrharmonie und wenigen Schaltvorgängen unterwegs ist.

TESTERGEBNIS	
Autobahn	
gefahrte km	377,0 km
Verbrauch Ø	33,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	81,5 km/h
Ad-Blue-Verbrauch Ø 3,8 Prozent	
davon: einfache Strecke A 4	
gefahrte km	34,2 km
Verbrauch Ø	22,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	85,3 km/h
Landstraße	
gefahrte km	70,4 km
Verbrauch Ø	39,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	62,3 km/h
Bergwertung	
Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	138,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	45,6 km/h
Testverbrauch gesamt	
gefahrte km	447,4 km
Verbrauch Ø	34,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	77,8 km/h
Wetter	
heiter; Wind: 2 bis 4 aus NO bis O; +18° bis +21° C	
Ø = Durchschnitt	

die Tempomatfunktion des Bremsomaten zu aktivieren und mit der gesetzten Geschwindigkeit und kalten Radbremse ins Tal zu rollen. Ein besonderes Schaltprogramm sorgt bei aktivierter Verzögerung immer für effektive Drehzahlen im Retarder- und/oder Motorbremsbetrieb.



Aus dem Sonderausstattungsprogramm stammt der Kucheneinbau mit Mikrowelle über der Windschutzscheibe.



Der Überstieg auf dem Motortunnel gelingt dank Sitzabsenkung und hochklappbarem Lenkrad ohne Verrenkungen.



Auch bei der Alleinfahrer-Ausstattung ist das zweite Bett beliebt.



Die Stehhöhe auf dem niedrigen Motortunnel beträgt etwa 2,08 m.

Leider nur Euro 4. Entäuschend ist dagegen, dass Scania den V8 nur in der 500-PS-Version gemäß Euro 5 bieten kann. So ist der Scania R 620 seit dem 1. Oktober dieses Jahres mit einer höheren Autobahnmaut in Deutschland belegt. Ebenso ist der Scania R 620 ohne abstandsgeregelten Tempomat/Bremsomat (ACC) und Spurwächter unterwegs. Allerdings hat Scania jetzt auf der IAA in Hannover neue Assistent-Systeme wie eben das Abstandsregelsystem „ACC“, den Spurassistent „LDW“ und die Reifendrucküberwachung „TPM“ vorgestellt. Dazu wird ab Werk die Vorrüstung für „Alcolock“, womit sich die Nüchternheit des Fahrers prüfen lässt, angeboten. Mit diesem neuen, umfangreichen Angebot an unterstützenden Systemen hat Scania aufgeholt.

Aus meiner Sicht sind diese Sicherheitsausstattungen beim Scania R 620 überaus wünschenswert. Der PS-Riese ebnet im großen Gang selbst langgezogene Autobahnsteigungen ein. Da ist bei einer Unachtsamkeit des Fahrers die Gefahr einer Auffahrkollision gegeben. Doch das Testfahrzeug bietet dank Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS, ESP, Retarder und Automatikschaltgetriebe Opticruise sowie Xenon-Scheinwerfern, Scania Alert (warnt den Fahrer bei Übermüdung), Fahrer-Airbag und automatisch geregelter Klimaanlage einen gehobenen Sicherheitsstandard.

Die Sinnfrage. Weiterhin stellt sich die Sinnfrage danach, mit 600 PS und mehr

nur 40 t Gesamtgewicht durch Europa zu bewegen. Im Heimatland des „King of the Road“ sind in der Regel Lastzugkombinationen mit 60 t Gesamtgewicht unterwegs. Unter diesen Voraussetzungen machen 620 PS und 3.000 Nm bei einem Straßenfahrzeug schon mehr Sinn. Auch hier stehen ein starkes Leistungsverhältnis von rund 10,3 PS/t und ein durchzugsstarkes maximales Drehmomentniveau von 50 Nm/t zur Verfügung.

Auf der IAA in Hannover lief eine große Werbeaktion unter dem Begriff „Eurocombi“ für die 60 t schweren und 25,25 m langen Lastzugkombinationen. Die Eurocombis gliedern sich in zwei unterschiedlichen Zusammenstellungen auf:

Der PS-Riese ebnet im großen Gang selbst lang gezogene Autobahnsteigungen ein.

Motorwagen mit 7,82 m Ladelänge und auf „Dolly-Achse“ angekuppeltem Sattelanhänger mit 13,60 m Ladelänge sowie Sattelzug mit angekuppeltem Zentralachsanhänger und entsprechenden Ladelängen. Die Eurocombis lassen sich jederzeit auflösen und daraus Lastzüge gemäß Eurostandards bilden. Ob die Eurocombis grünes Licht für eine Fahrt durch Europa bekommen, steht noch in den Sternen. Es gibt bereits in Deutschland auf Länderebene vereinzelt Ausnahmegenehmigungen für Pilotprojekte. Die Signale aus dem Bundesverkehrsministerium in Berlin sind jedoch eindeutig gegen eine generelle Zulassung gerichtet. Doch beim Test war der „King of the Road“ auch als Zugpferd eines 40-t-Sattelzugs wirtschaftlich unterwegs. Und der Scania R 620 LS4x2MNA besitzt bei einem Preis von 123.869 Euro ein günstiges Preis/Leistungsverhältnis. So steht das Testfahrzeug mit der rundum kompletten Ausstattung in der verhandelbaren Nettopreisliste. Dafür bietet das Scania-Flaggschiff mit dem V8-Prestige vor allem bei schweren Einsätzen ein enormes Leistungspotenzial sowie große Fahrharmonie bei bemerkenswerter Wirtschaftlichkeit und mit dem Topline-Fahrerhaus einen überdurchschnittlichen Langstreckenkomfort.

ADELBERT SCHWARZ