

Attraktiv: Der Scania New Streamline G 410 überzeugete beim Test als Sparmeister und mit solidem Flottenkomfort.



Schwedens Spartalent

Der New Scania G 410 Streamline (mit Euro-6-Motorisierung der 2. Generation) überzeugete als neuer Sparmeister und mit solidem Komfort an Bord.

Erstmals war Scania mit dem New Streamline auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger unterwegs und stellte sogleich mit der Sattelzugmaschine G 410 einen neuen Sparrekord auf. Außerdem konnte das Testfahrzeug mit der komfortablen Highline-Kabine punkten.

Der New Scania Streamline wurde erst im Vorjahr auf den Markt gebracht. Das Face-Lifting und die Aufwertung des Interieurs sind im Vorgängervergleich jedoch sehr zurückhaltend ausgefallen. Auffällig ist, dass die Streamline-Optik mit ihren fließenden Linien recht brav wirkt. Zu den Merkmalen zählen die neue Sonnenblende über der Windschutzscheibe mit integrierten Scheinwerfern und LED-Begrenzungsleuchten, die neuen Hauptscheinwerfer mit LED-Blinkleuchten und LED-Tagfahrlicht sowie die LED-Rückleuchten.

Beim Test glänzte der Scania dank des schon fast sensationellen Gesamtergebnisses mit einem Durchschnittsverbrauch von 30,0 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,0 km/h. Auch auf der Autobahn setzte das Testfahrzeug mit 26,1 l/100 km bei 78,9 km/h neue Maßstäbe als Sparmeister in der Leistungsklasse von 400 bis 450 PS. Der Titel „Sparmeister“ wird immer dann für ein Testfahrzeug vergeben, wenn auf dem Autobahnabschnitt ein Durchschnittsverbrauch von unter 30 l/100 km erzielt wird. Dieses Mal wurde sogar die 30-l/100-km-Grenze beim Gesamtergebnis erreicht.

Der G 410 Streamline bleibt auch dann noch Sparmeister, wenn der vergleichsweise hohe Adblue-Verbrauch von 7,1 Prozent je Liter kostengewichtet hinzugerechnet wird. Bei einem Verhältnis von 1,20 Euro/l Diesel zu 0,60

Euro/1 Adblue gerechnet, sind das rund 1,1 l. Damit summiert sich das Gesamtergebnis auf 31,1 l/100 km. Beim Autobahnverbrauch sind rund 0,9 l hinzuzurechnen, woraus sich noch immer ein Top-Sparwert von 27,0 l/100 km ergibt (Einzelverbräuche siehe Kasten).

Neues Euro-6-Herz

Das neue Euro-6-Herz DC13 der 2. Generation wurde von Scania voriges Jahr zusammen mit dem New Streamline vorgestellt. Wie sich schon beim großen Euro-6-Vergleichstest mit dem New G 450 Streamline auf der ETC 2013 zeigte, ist Scania mit der 2.-Euro-6-Generation des DC13 auf Basis des Euro-6-Vorgängers der 1. Generation eine recht spritsparende Weiterentwicklung geglückt.

Das neue 12,7-l-Aggregat im Testfahrzeug bringt in der 410-PS-Version seine Nennleistung bei 1.900/min und stellt ein für diese PS-Klasse recht hohes maximales Drehmoment von immerhin 2.150 Nm bei schon 1.000 bis 1.300/min zur Verfügung. Außergewöhnlich ist, dass Scania bei der 410-PS-Version des DC13 die strengen Euro-6-Grenzwerte ohne EGR (Abgasrückführung), im wesentlichen nur mit FGT (Turbolader mit feststehen-



Bescheiden: Das Facelifting ist beim New Streamline zurückhaltend ausgefallen.

der Geometrie), XPI (Scania Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung) sowie einer Abgasnachbehandlung über Oxikat (DOC), SCR-Technologie mit Adblue und Dieselpartikelfilter (DPF) einhalten kann. Dabei haben die Ingenieure in die Trickkiste gegriffen und

**Starten Sie mit
EURO-Leasing
sicher ins
Jahr 2014!**



Mit einem guten Gefühl mieten und fahren.

Das EURO-Leasing Sicherheitspaket.

Unsere MAN Sattelzugmaschinen sind jetzt mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet und garantieren dadurch Komfort und Sicherheit für Fahrer und Verkehrsteilnehmer.

Paket „Aktiv Plus“ inklusive:

- MAN Notbremsassistent EBA, der vor drohenden Kollisionen warnt und im Notfall eine Bremsung selbständig einleitet.
- Spurassistent Lane Guard System LGS, der das korrekte Einhalten der Fahrspur überwacht.
- Adaptive Cruise Control ACC, ein abstandsgeregelter Tempomat, der Geschwindigkeit und Abstand selbständig anpasst.

Jedes EURO-Leasing Fahrzeug verfügt bereits über ESP, EBS mit Bremsassistent und MAN Brake Matic. Damit sind Sie für alle Situationen bestens gerüstet.

EURO-Leasing GmbH · Hotline 01806 254673*
www.euro-leasing.de · info@euro-leasing.de

* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

MAN | Rental

EURO
LEASING





Wohlfühlfaktor: elegantes, übersichtliches Cockpit mit vorbildlicher Ergonomie



CCAP + Ecoroll: funktioniert auch auf der Landstraße

bei der 410-PS-SCR-Version unter anderem die Verdichtung auf 20:1 erhöht. So ließ sich der wirkungsgradmindernde EGR-Einsatz umgehen und obendrein noch rund 40 kg an Gewicht einsparen.

Dafür muss jedoch ein etwa doppelt so hoher Adblue-Verbrauch wie bei den DC13-Motoren mit EGR in Kauf genommen werden. Das schränkt die Reichweite bei gleicher Adblue-Tankgröße im Vergleich zu den EGR-SCR-Motoren entsprechend ein. Bei der Wahl eines größeren Adblue-Tanks mindert sich der Gewichtsvorteil entsprechend. Doch unterm Strich zählt der eingesparte Diesel – sowohl bei den Kosten als auch beim Umweltschutz. In der CO₂-Bilanz verhält sich Adblue weitestgehend neutral, und bei einem Verbrauch von etwa 2,1 l/100 km reicht der Vorrat aus dem 47-l-Adblue-Tank noch für eine Reichweite von etwa 2.300 km aus.

Gelassen unterwegs

Auf der Testfahrt konnte der Scania G 410 Streamline als durchzugsstarkes und attraktives Flottenfahrzeug punkten. Es sind zwar nur 410 PS auf dem Typenschild angeschlagen, doch dahinter steht ein maximaler Drehmomentwert von 2.150 Nm. Damit liegt der D13 aus der 2. Euro-6-Generation im Wettbewerbsvergleich auf dem Niveau der Leistungsklassen im Bereich von 450 PS. Erstaunlich, wie agil der G 410 Streamline schon knapp über Leerlaufdrehzahl bei etwa 1.000/min in Fahrt kommt. Dank eines Leistungsverhältnisses von rund 10,3 PS/t und vor allem eines maximalen Drehmomentniveaus von durchzugsstarken 53,8 Nm/t bringt der G 410 Streamline den 40-t-Testzug zügig-elegant mit wenigen Gangsprüngen auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit. Er zieht auch in langgezogenen Steigungen klaglos weiter nach oben und zeigt sich auch noch unterhalb von 1.100/min erstaunlich standfest.

Anzeige

Wir sind Triple A!
▼ Scannen für mehr! Oder www.langendorf.de/AAA

Langendorf high tech on wheels

Gefallen hat auch die ideale Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrharmonie. Dabei hat Scania für das Testfahrzeug eine „lange“ Hinterachsübersetzung im Verhältnis von 2,59:1 für eine Auslegung von 1.100/min bei Autobahntempo 80 km/h im höchsten Gang gewählt. Damit ist der Fahrer selbst bei hügeliger Topographie gelassen unterwegs.

Fahrer-Assistenzsysteme

Safety first

Seit Herbst 2013 lassen sich Scania-LKW mit dem neuen Notbremssystem (AEB Advanced Emergency Braking) und weiterentwickeltem Spurassistent (LDW Lane Departure Warning) ausstatten. Mit AEB kann der LKW bei Crashgefahr auf ein vorausfahrendes Fahrzeug selbsttätig eine Notbremsung bis zum Fahrzeugstillstand einleiten, wenn der Fahrer

unaufmerksam ist und auf akustische und optische Warnung sowie auf eine Warnbremsung nicht reagiert.

LDW informiert den Profi am Lenkrad, wenn er unbeabsichtigt die Fahrspur verlässt. Bei der neuesten Ausführung entscheiden die Kameratechnologien dank innovativer Algorithmen für die Bildbehandlung darüber, ob dem Fahrer gemeldet wird, dass sein Lastzug unbewusst dabei ist, die Fahrspur zu verlassen, oder ob der Fahrer dies als bewusstes Fahrmanöver vor-

nimmt. Seit November 2013 sind in der EU neue gesetzliche Auflagen in Kraft, die vorschreiben, dass neu entwickelte LKW-Modelle mit einem automatischen Notbremssystem (Advanced Emergency Braking, AEB) sowie einem Spurhaltesystem (Lane Departure Warning, LDW) ausgestattet werden müssen. Ab November 2015 müssen alle neuen LKW, die in der EU zugelassen werden, mit diesen beiden Systemen ausgerüstet sein.

AS

Weiterhin glänzte der G 410 Streamline mit hoher Fahrstabilität, perfektem Lenkverhalten sowie mit komfortabler Fahrwerks- und Kabinenabstimmung.

Zeitgemäßer Komfort

Auch die bei den G-Modellen des New Scania Streamline tiefer aufgesetzte Highline-Kabine hat mit einer Stehhöhe von rund 1,96 m vor den Sitzen und etwa 1,74 m auf dem Motortunnel einen zeitgemäßen Fernverkehrs-Komfort mit akzeptablem Überstieg zur Ruhezone oder Beifahrertür zu bieten. Hinzu kommen ein vorbildlicher Arbeitsplatz, eine rund 700 mm breite Liege sowie ein wohnliches Interieur und ein komfortables Kabinenvolumen. Lobenswert auch die verschließbaren Ablagefächer über der Windschutzscheibe und die von außen zugänglichen Großfächer unter der Liege sowie geschickt platzierte Ablagen, Schubladen, Flaschen- und Becherhalter im direkten Fahrerumfeld.

Scania hat jetzt auch die Wahl der Ausstattungen beim Streamline vereinfacht. Die Kunden können je nach Anwendung gleich die passenden Pakete ordern. Beim Testwagen waren dies beispielsweise das Komfortpaket für 817 Euro, das Basis-FHS-Paket (unter anderem mit Opticruise in 2-Pedaltechnologie, CCAP wahlweise H7- oder Xenon-Scheinwerfer und fernbedienbarer Zentralverriegelung) für 301 Euro und das Fahrerpaket (zum Beispiel mit geheiztem Premiumsitz, Lederlenkrad, Bluetooth-Radio und langem Armaturenbrett) für 1.097 Euro.

Keinesfalls sollte auf das Sicherheitspaket für 8.819 Euro verzichtet werden. Darin sind zur aktiven Unfallvermeidung neben dem Scania-Retarder auch die intelligenten Assistenz-Sicherheitsysteme wie ESP, LDW und ACC enthalten. Dazu gehört auch als neuestes Werk das Scania-ABE (Notbremssystem - Advanced Emergency Braking). Weiterhin sind als wichtiger Passivschutz Fahrer-Airbag, Gurtstraffer und Warner bei nicht angelegtem Gurt, wahlweise auch für den Beifahrer, enthalten.

ABE arbeitet mit einem Abstandsradar sowie einer nach vorn ausgerichteten intelligenten Kamera und kann vorausfahrende Fahrzeuge erkennen. Bei einem drohenden Crash erfolgt zunächst eine akustische und optische Warnung des Fahrers. Bleibt eine Reaktion aus, erfolgt eine deutliche Warnbremsung mit einem bestimmten Teil-

bremsdruck, falls immer noch keine Fahrerreaktion erfolgt, führt ABE eine Notbremsung mit vollem Bremsdruck bis zum Stillstand aus. Sollte am Ende ein Aufprall unvermeidlich sein, so werden doch die Folgen erheblich verringert.

Geniale Kombination

Genial ist beim New Streamline die neue Euro-6-Kombination mit Opticruise in 2-Pedal-Technologie, GPS-gestütztem Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction) und neuer, zusätzlicher Ecoroll-Funktion. Beim New Scania Streamline G 410 hält der Fahrer die Zügel zwar in der Hand, doch Opticruise übernimmt eigentlich schon vom Stand weg die Regie bei Gangwahl, Kupplung und Schaltung. Auf der Autobahn, bei aktiviertem CCAP, ist er noch weniger gefragt: Der intelligente Tempomat kennt mit Hilfe von GPS-Navigation und Geländedaten die Straßentopographie etwa 3 km im Voraus und kann Steigungen dank zuvor geringfügig erhöhtem Tempo mit vollem Ladedruck angehen. Das spart in der Regel einen Schaltvorgang. Außerdem nutzt CCAP kurz vor der Bergkuppe den Schwung der Gewichtskraft und lässt das Fahrzeug im Schubetrieb ins nachfolgende Gefälle rollen.

Dank neuer Ecoroll-Funktion (ab sofort verfügbar) kann der Streamline G 410 weiter davor und länger danach mit entkoppeltem Motor rollen. Das System errechnet, ob es effektiver ist, den LKW längere Gefällstrecken mit Ecoroll bei entkoppeltem Motor im Leerlaufbetrieb und Getriebe in Neutralposition herunterzurollen oder wie üblich die Motorschleppleistung im Schubetrieb bei Nullförderung und eingelegetem Gas wirken zu lassen.

Übrigens funktionierte beim Test CCAP plus Ecoroll auch hervorragend auf dem Landstraßenabschnitt. So wie diese CCAP-Hightech von Scania arbeitet, ist sie jedem Fahrer überlegen. Gleiches gilt auch für das Opticruise sowohl mit als auch ohne CCAP-Aktivierung. So ist der Fahrer konditionssicher und voll auf das Verkehrsgeschehen konzentriert unterwegs und kann die intelligenten Systeme durch eine voraussehende Fahrweise unter-



Vorbildlich: Arbeitsplatz im G-Highline

Schlaue Tipps

Scania_Eco-Modul. Das Scania Eco-Modul gibt es im New Streamline serienmäßig mit neuentwickelten Zusatzfunktionen. Das Eco-Modul ist ein System, das über ein Display im Kombiinstrument dem Fahrer Rückmeldungen bezüglich des Kraftstoffverbrauchs liefert und beurteilt, wie vorausschauend der Fahrer unterwegs ist. Dank weiter verbesserter Funktionen ist jetzt eine noch effizientere Fahrer-Unterstützung möglich. Zu den Neuheiten zählt eine überarbeitete „Gipfelbeurteilung“, die bei deaktiviertem CCAP bewertet, ob der Fahrer kurz vor Erreichen des höchsten Punktes vom Gas gegangen ist und liefert gleichzeitig dazu noch Vorschläge, wann der Fahrer vor einem Gefälle vom Gas gehen sollte. Allgemein gilt: Das Eco-Modul reagiert jetzt noch besser auf verschiedene Anwendungen mit cleveren Tipps fürs Kraftstoffsparen. **AS**

Anzeige

Fakten kompakt Scania G 410 Streamline



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

+ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion zeitgemäßer Komfort im internationalen Fernverkehr; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg.

Antriebsstrang

+ Bullige Motorelastizität; hohe Fahrharmonie, CCAP-Software und Ecoroll für sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk

+ Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; akzeptabel straff abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

Aktive/passive Sicherheit

+ Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; breites Sonderausstattungsprogramm von Opticruise und Retarder bis ESP und CCAP (abstandsgeregelter, GPS-gestützter Tempomat).

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.

Technische Daten

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 3,57 m (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 3,70 m; Wendekreisdurchmesser: 14,80 m; Leergewicht (ohne Fahrer und vollem 420-l-Tank + 47 l Adblue): ca. 7.200 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC13 115 410 Euro 6: hochverdichteter (20:1) flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgas-turbolader und Ladeluftkühlung; Abgasnachbehandlung ohne AGR, nur mit SCR-Technologie und AdBlue, Oxikat und DPF; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung „Scania XPI“; Hubraum: 12,7 l; Leistung: 410 PS (301 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 2.150 Nm bei 1.000 bis 1.300/min
Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend
Getriebe: Scania Opticruise, Getriebe GRS 895 R: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung

in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge; Übersetzungsverhältnisse: von 11,32:1 bis 1:1; Rückwärtsgänge: 11,0:1 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-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse (Leistung 348 PS/256 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Weitere Ausstattung: Scania-Retarder (Leistung: 680 PS/500 kW); ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); ABE (Notbremsssystem), LDW (Spurwächter), CCAP + Ecoroll, TPR (Reifendrucküberwachung)

Reifen: Zugfahrzeug: vorn 315/80 R 22,5; hinten 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

Testergebnis

Autobahn

gefahrene km: **115,6 km**
Verbrauch Ø: **26,1 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **78,9 km/h**
davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 31,9 l/100 km bei 79,2 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 20,8 l/100 km bei 78,7 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.; 16% Autobahn
gefahrene km: **65,4 km**
Verbrauch Ø: **36,9 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **58,3 km/h**

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
Verbrauch Ø: **128,1 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **47,7 km/h**

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrene km: **181,0 km**
Verbrauch Ø: **30,0 l/100 km**
Geschwindigkeit Ø: **70,0 km/h**
Adblue-Verbrauch Ø: **7,1% je l/100 km**

Wetter

nebelig/trüb; wenig Wind; Temperatur +3 bis +6°C

Kostenrechnung

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,7/410
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.825,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	30,00
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	2,10
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [l/Euro/100 km]	31,00
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,26
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,63
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	37,80
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,32
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	51,52
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.900,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	30.501,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	127,09
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	21.900,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	48.903,75
Maut [Euro/Jahr]	15.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	94.904,75
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	24,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	51,52
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	75,92

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 "Michelin X Energy Saver Green" „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. Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage



Praktisch: Ecas-Fernbedienung mit Magnethalterung

stützen; denn noch kann CCAP keine Staus auf der Autobahn oder Ortschaften voraus auf der Landstraße erkennen.

Deutlich aufgewertet

Im Vergleich zu den Vorgängermodellen wurde der New Streamline um einiges aufgewertet. Dazu gehören zum Beispiel serienmäßig ab Werk ein komplettes Windabweiser-Paket und das Scania Opticruise in 2-Pedal-Technologie mit wahlweise bis zu drei Schaltprogrammen sowie andere Optionen zur Verbrauchsenkung. Ein Beispiel ist das Eco-Modul mit neu entwickelten Zusatzfunktionen. Das System trainiert den Fahrer über das Display im Kombiinstrument mit Tipps auf eine wirtschaftliche und voraussehende Fahrweise.

Scania liefert den New Streamline mit komplettem Effizienz-Paket: So sollen im Vergleich zum Vorgänger die 2.-DC13-Euro-6-Generation zwei bis drei Prozent weniger Kraftstoff aus dem Tank ziehen sowie das funktionserweiterte Opticruise und CCAP plus Ecoroll für weitere zwei bis drei Prozent an Minderverbrauch sorgen. Hinzu kommen entkoppelbarer Kompressorantrieb, reduzierte Übertragungsverluste in den Getrieben und eine optimierte Aerodynamik sowie andere Dinge.

Unterm Strich verspricht Scania beim New Streamline seinen typischen Euro-6-Kunden im europäischen Fernverkehr Kraftstoffeinsparungen von bis zu acht Prozent. Und die Supersparwerte, die der New Scania G 410 Streamline beim Test erreichen konnte, zeigen, dass Scania liefern kann.



Nicht zeitgemäß: Ölstandskontrolle von Hand

Der Scania New Streamline G 410 setzte als Sparmeister mit 26,1 l Diesel/100 km auf dem Autobahnabschnitt neue Maßstäbe in seiner PS-Klasse.