



King of the Kings

Mit dem R 164 V8/580 Longline hat Scania den Primus in der Königsklasse inthronisiert: satte 580 PS, bärige 2.700 Nm und das größte Serien-Fahrerhaus Europas.

Mit dem Scania R 164 V8/580 4x2 Longline wurden Träume wahr. Ursprünglich als Konzeptstudie „eXc“ für die IAA 2002 entwickelt, hat Scania daraus die Longline-Serie kreiert. Sie wird bei Karossie Laxå in Schweden gebaut. So exklusiv wie das Konzept ist auch das Erscheinungsbild. Zur beeindruckenden Front der Basiskabine Topline kommt noch die majestätische Perspektive des um rund 1.300 mm verlängerten Fahrerhauses. Der Abstand von der Stoßstange bis zur Fahrerhausrückwand beträgt stolze 3.535 mm.

Das ist genau die Länge, die auch beim T-Modell – dem Scania Hauber – gemessen wird. So passt alles, was sich am Hauber ohne Sondergenehmigung anhängen lässt, ohne Probleme auch hinter dem Longline. Das Längenmaß der Haube wird beim Frontlenker nun fürs komfortable Wohnen unterwegs genutzt.

Ob Hauber oder Longline: In beiden Fällen muss das Außergewöhnliche mit einem Verlust an Ladelänge erkauft werden. Beim 16,50-m-Euro-Standardsattelzug ist eine Aufliegerlänge im Rechteckprofil bis 13,60 m möglich, so bleiben

Das Cockpit mit vorbildlichem Arbeitsplatz wurde bis zur B-Säule im Verhältnis 1:1 übernommen.

Neben dem breiten Bett im Wohnraum steht das serienmäßige Klappbett der Toplinebasis zusätzlich zur Verfügung.

beim Longline maximal 12,30 m übrig. Es können nur noch 30 an Stelle von 33 Euro-Paletten transportiert werden.

In Fällen, wo schwere Paletten verladen werden, spielt das kaum eine Rolle. Doch Nachteile gibt's auch beim Gewicht: Zunächst wiegt das Hochdachfernverkehrshaus CR19 Topline im Vergleich zur normal hohen Fernverkehrskabine CR19 schon rund 125 kg mehr. Für Longline kommen nochmals rund 400 kg hinzu, das macht dann 525 kg Nutzlastverlust aus. Beim Vergleich mit dem Hauber CT19 Topline reduziert sich der Nutzlastverlust auf 400 kg, weil der Hauber etwa 125 kg mehr als der vergleichbare Frontlenker auf die Waage bringt. Im Tank- und Silogeschäft, wo mit jedem Kilo gerechnet wird, sind ein Nutzlastverlust von 400 kg oder gar 525 kg zu hoch.

Mit rund 9,5 t zeigte sich der Scania Longline entsprechend schwergewichtig.

Da ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Longline einen Kraftstoffvorrat von 1.050 l gebunkert hatte und mit seinem Fahrer auf der Waage stand. Bei üblichem 400-l-Tank sind eigentlich 650 l in Abzug zu bringen, was rund 530 kg ausmacht. Hinzu kommen noch gewichtsträchtige Dinge wie Retarderausstattung, Frischwassertank sowie Breitreifen in den Dimensionen 385/65 R 22,5 auf der Vorderachse und anderes mehr. Da passt es schon, dass beim Auflieger eine Palettenreihe fehlt, wenn nicht Volumen gefahren wird.

Zum Test war die Sattelzugmaschine Scania R164 V8/580 4x2 Longline jedoch mit einem 33-Palettenauflieger im Euro-Standardlängenmaß angetreten. So kam zum imponierenden Erscheinungsbild noch eine stattliche Sattelzuglänge von 17,74 m hinzu, die mit einer Sondergenehmigung abgesehnet werden musste.

Klar, dass dieses Gespann der Superlative mit dem stärksten Euro-3-Triebwerk und dem größten Fernverkehrsfahrerhaus für Serien-LKW erstaunte und manchmal auch etwas neidische Blicke auf sich zog. Da kommt schon automatisch beim Aufstieg zur Longline-Kabine ein besonders gutes Gefühl auf. Bis zur B-Säule stimmt das Cockpit mit dem Topline-Fernverkehrshaus im Verhältnis von 1:1 überein. Das Topline mit komfortablem Klappbett über der Windschutzscheibe ist die Spitzenkabine im Scania-Programm. Die vorbildliche Fahrerplatzergonomie sowie das großartige Raumgefühl sind inzwischen bis ins letzte Detail ebenso bekannt wie die umständliche Lenkradverstellung. In der exklusiven Atmosphäre fällt auch der vergleichsweise

große Lenkraddurchmesser auf. Beides deutet darauf hin, dass die Scania-Baureihe 4 inzwischen ersten graue Haare bekommt.

Das Longline-Haus ist jedoch eine Klasse für sich: Hinter dem Cockpit öffnet sich beim Longline wie in einem Wohnmobil ein großzügiger Raum, der dank zusätzlichen Seitenfenstern und einem

**Ob Hauber oder Longline:
In beiden Fällen muss das
Außergewöhnliche mit einem
Verlust an Ladelänge
erkauft werden.**

Rückwandfenster freundlich aufgehellt ist. Auffällig ist das große Bett in den Maßen 900x2.000 mm mit komfortabler Federkernmatratze. Es besitzt eine bequeme Sitzhöhe für die Sofanutzung. Unter der Sitzfläche befinden sich zwei 70 l große Schubfächer. Weitere großzügige Schrankfächer und Regale sind in der Bord- und Küchenausstattung eingelassen. Dazu gehört auch ein verankerter Safe für Wertsachen. Und es gibt praktische, von außen zugängliche Staufächer.

Weitere Ausstattungshighlights sind ein Waschbecken mit fließend Wasser und hochwertige Küchengeräte wie Mikrowelle, 60-l-Kühlschrank und Kaffeemaschine. Ein Klapptisch und ein Armsessel im Rückwandbereich bilden eine gemütliche Clubecke, die sich als Essraum oder Büro nutzen lässt. Für ein angenehmes Temperaturn sorgen eine verstärkte Heizungs- und Klimaanlage. Dank



Die Clubecke mit gemütlichem Sessel lässt sich auch als Büro nutzen.

Unterm Bett sind praktische 70-l-Schubkästen eingelassen.

eines ausklappbaren Flachbildschirms, DVD-Player und eines leistungsfähigen Audiosystems ist für beste Unterhaltung an Bord gesorgt. Doch sollten für die Klappenverschlüsse stabilere Ausführungen gewählt werden. Zumindest ein Schloss im Longline war schon beschädigt. Darüber hinaus wurden nicht lokalisierbare Geräusche bemerkt.

Insgesamt gesehen bietet das Longline einen rundum exklusiven Komfort mit passender Material- und dezenter Farbwahl. Dazu kommt das souveräne Fahren. Im R164 V8/580 Longline lie-

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.940 mm
Gesamtbreite	2.490 mm
Gesamthöhe	3.900 mm
Radstand	4.700 mm
Wendekreisdurchmesser	18.400 mm
Zulässige Achslast vorn	7.100 kg
Zulässige Achslast hinten	11.500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	ca. 9.500 kg
mit vollem 1050-l-Tank plus Fahrer	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gesamtzuglänge (Sondergenehmigung)	17,74 m
Gesamtzugbreite	2,55 m
Gesamtzughöhe	4,0 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t
Sattelanhänger: Kofferauflieger; Luftfederung; starres 3-Achs-Aggregat	

Antriebsstrang

Motor: Scania DC 1601 Euro 3: flüssigkeitsgekühlter V8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; elektronisches Motormanagement; Vierventiltechnik; Bohrung/Hub: 127/154 mm; Hubraum: 15,6 l; Leistung: 580 PS (426 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.700 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min;

Kupplung: Einscheiben-Membranfeder-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania GRS 920 R synchronisiertes Schaltgetriebe mit Range- und Splitgruppe: 12 Fahrgänge (Übersetzungsverhältnisse von 11,27:1 bis 1:1); zwei Crawler (= 16,38:1 und 13,28:1); zwei Rückwärtsgänge (= 14,47:1 und 11,95:1); Sonderausstattung: Opticruise als Automatik-Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie mit Kupplungsbetätigung beim Anfahren und Anhalten

Antriebs-Hinterachse: Scania ADA 1100/R 780 einfachübersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperrung und Übersetzung 3,27:1; Gesamtauslegung: 1.333/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe;

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-t-Vorderachse: Stahlblatt-Parabelfederung und Stoßdämpfern; hinten: starre Antriebsachse: Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung und Stoßdämpfern

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und druckluftbetätigten Rundum-Scheibenbremsen; ABS und ASR; Stauklappen-Motorbremse; integriertes Zusatzbremsssystem mit Scania-Retarder; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: Zugfahrzeug: vorn: Breitreifen 385/65 R 22,5 Michelin XFA 1; hinten 315/70 R 22.5 Michelin Energy 2; Auflieger: 385/65 R 22.5 Dunlop SP

fert das Triebwerk DC16 01 aus der 16-l-Klasse satte 580 PS bei 1.900/min und ein bärenstarkes maximales Drehmoment von 2.700 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min.

Ein weiteres Highlight ist das serienmäßige Automatik-Schaltgetriebe Scania Opticruise: Der Fahrer braucht nur noch

TEST Scania V8/580 Longline



Verankerter Safe, Kühlschrank, Mikrowelle und Kaffeemaschine gehören zur Grundausstattung.



beim Anfahren und Anhalten das Kupplungspedal zu betätigen. Sobald das Fahrzeug rollt, übernimmt Kollege Computer die Regie, errechnet passende Gänge und legt sie automatisch ein. Der Wechsel der einzelnen Getriebestufen erfolgt ohne Kupplungsbetätigung, ausschließlich über die elektronische Anpassung der Motordrehzahl. Ein Motorbrems-Schaltprogramm sorgt für effektive Drehzahlen, wenn verzögert werden soll.

Der V8/580 Longline legte mit Power los. Auf dem Autobahnabschnitt von Köln zum Frankfurter Kreuz und zurück mit anspruchsvollen langgezogenen Steigungen bis 6 Prozent wurde nur jeweils einmal auf der Hin- und Rücktour geschaltet. Scania hatte für den Longline eine zugkräftige Power-Übersetzung der Hinterachse von 3,27:1 gewählt, das bedeute eine Auslegung des Antriebsstrangs auf 1.333/min bei 80 km/h.

Es war einfach sagenhaft, wie zügig bei dieser Übersetzung der 40-t-Zug vom Stand weg mit Gangsprüngen beschleunigte. Scheibenbremsen rundum mit EBS, ABS und ASR sowie eine Motorbremsleistung von 408 PS bei 2.400/min und vor allem das integrierte Bremssystem mit Scania-Retarder, das eine verschleißfreie Bremsleistung von 884 PS liefert, sind die geeigneten Mittel, um diesen mächtigen Antrieb sicher und wirtschaftlich in den Griff zu bekommen.

Vor allem auf dem Landstraßenabschnitt konnten Opticruise und integriertes Bremssystem mit Scania-Retarder den Fahrer deutlich entlasten. Bei der Über-

länge des Sattelzugs und den wirklich engen Schikanen innerorts und den Kreisverkehren auf der Strecke wurde es schon ein bisschen spannend. Diese Engstellen wurden jedoch überaus bequem und bei voller Konzentration auf den Straßenverlauf gemeistert. Der Fahrer muss nur bewusst – wie beim Hauber – etwas weiter nach vorn fahren, bevor er in die Kurven einlenkt. So gab es keine Probleme.

Die Scania-Trucks begeistern mich immer wieder mit einem exakten Lenkver-

TESTERGEBNIS

(R164 V8/580 Topline) R164 V8/580 Longline **Autobahn**

gefahren km	377,0 km
Verbrauch Ø	(32,9) 36,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	(81,4) 81,9 km/h

davon: einfache Strecke A 4

gefahren km	34,2 km
Verbrauch Ø	(24,6) 26,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	(85,9) 84,7 km/h

Landstraße

gefahren km	70,4 km
Verbrauch Ø	(40,3) 43,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	(67,9) 63,0 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	(144,3) 145,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	(47,9) 49,6 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km	447,4 km
Verbrauch Ø	(34,1) 37,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	(78,9) 78,2 km/h

Wetter

(sonnig/bewölkt; windig; teilweise Fahrbahnnaße; +23 bis +31° C)
bewölkt/sonnig; kaum windig; +5 bis +11°C
Ø = Durchschnitt

halten. Dazu gehören Leichtgängigkeit und eine direkt ansprechende, jedoch gut gedämpfte und von hohen Rückstellkräften stabilisierte Lenkmittelstellung sowie ein treuer Geradeauslauf.

Das elitäre Fahrgefühl, auf der Teststrecke nur bei den 6-prozentigen Autobahnsteigungen schalten zu müssen, um dann im 10. Gang mit etwa 1.400/min und rund 57 km/h weiter nach oben ziehen zu können, oder auf dem Landstraßenabschnitt die um acht Prozent ansteigende Serpentine im gleichem Gang bei etwa 1.330/min mit rund 53 km/h bequem zu überwinden, gibt es natürlich nicht zum Nulltarif. Das zeigt das Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 37,4 l/100 km/h und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78,2 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten).

Es geht auch bedeutend wirtschaftlicher: Der V8/580 Topline erzielte beim Test im August 2000 ein überaus wirtschaftliches Gesamtergebnis mit 34,1 l/100 km bei 78,9 km/h. Das Fahrzeug war mit 315/80 R 22,5 Michelin Energy rundum sowie einer längeren Hinterachsübersetzung von 3,08:1 (Antriebsstrangauslegung auf 1.256/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe) ausgelegt.

Eiskalte Straßenbeläge und Breitreifen an der Vorderachse sorgten beim Wintertest mit dem Scania R164 V8/580 Longline für einen besonders hohen Rollwiderstand. Darüber hinaus war das Fahrzeug noch quasi fabrikneu mit einem km-Stand von rund 7.500 km zum Test angetreten. Sicher hat auch die Power-Übersetzung mit im Vergleich zum V8/580 Topline um etwa 6 Prozent erhöhtem Drehzahlniveau zu mehr Verbrauch beigetragen.

Eine Vielzahl an Negativ-Faktoren. Sie rechtfertigen es, die Testergebnisse des Scania R164 V8/580 Topline als Reverenz zum Wintertest mit dem R164 V8/580

Das Longline-Fahrerhaus ist 1.300 mm länger als die Fernverkehrskabine Topline.



Longline gegenüberzustellen. Das soll ein Hinweis darauf sein, dass sich bei einer entsprechenden Konfiguration von Fahrwerk und Antriebsstrang sowie günstigen Witterungsbedingungen mit einem gut eingefahrenen Fahrzeug um bis rund 10 Prozent verbesserte Verbrauchswerte erzielen lassen.

Die Exklusivität des R164 V8/580 Longline spiegelt sich auch in der stolzen Summe von 215.350 Euro, laut „Brutto/Netto“-Preisliste, wider. Zunächst sind 190.350 Euro für die vollausgestattete Basis R164 V8/580 4x2 fällig. Scania hat das komplette Sonderausstattungsprogramm im Longline untergebracht. Der Kunde kann nur noch zwischen vier Farben und den Achskonfigurationen 4x2, 6x2 oder 6x4 wählen. Dazu kommt ein Netto-Festpreis von 25.000 Euro für das Longline-Fahrerhaus.

Der Markt für den Longline ist in der Nische der Haubenfahrzeuge zu finden. Scania ist als einziger europäischer Hersteller nennenswert vertreten. Alle Käufer der T-Modelle mit Topline-Fahrerhaus, die sich überwiegend aus der Gruppe der selbstfahrenden Unternehmer rekrutieren, sind zunächst auch potenzielle Kunden für den Longline. Immerhin setzte Scania in den letzten fünf Jahren durch-

schnittlich 400 Hauber pro Jahr in Europa ab, der Anteil des Topline-Fahrerhaus betrug etwa 30 Prozent. In Deutschland waren es im Vorjahr 50 Hauber, davon 20 Prozent Topline-Fahrzeuge. So ist das Ziel, in Europa etwa 100 Scania R164 V8/580 Longline zu verkaufen, nicht zu hoch gegriffen. **ADELBERT SCHWARZ**

KOMPAKT: R164 V8/580 Longline

- ★ Das exklusive Erscheinungsbild wirkt sympathisch und strahlt einen elitären Charakter aus.
- ★ Die riesige Power des V8-Diesels und das gewaltige Durchzugsvermögen machten den R164 V8/580 zum souveränen King auf allen Straßen.
- ★ Das serienmäßige Opticruise lieferte eine perfekte Schalt- und Kupplungsarbeit mit wirtschaftlicher Gangwahl.
- ★ Das Preis/Leistungsverhältnis stimmt. Der Longline eröffnet mit maximalem Fahr- und echtem Wohnkomfort einen neuen Horizont im kontinentalen Fernverkehr.