

Angetreten zur Testfahrt:
Scania R 520



Starker Auftritt

Als einziger Hersteller bietet Scania Achtzylindermotoren in Euro-6-Abgasqualität an. Die bieten einen einzigartigen Motorsound, viel Kraft und damit ordentliche Fahrleistungen. Bei den festen Kosten sind Zugeständnisse von Nöten – die Koblenzer verlangen ihren Premium-Zuschlag.

Sicher ist: Scania ist der Letzte. Der letzte Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge, der sich, vor allem aber seinen Kunden, einen Achtzylindermotor gönnt. In der Vor-Euro-6-Ära gab es da noch – überschaubar viele – Mitanbieter, doch damit ist längst Schluss. Und natürlich ist die Frage, wie lange es diese aufwändige Motorbauform im LKW überhaupt noch geben wird, ein müßige. Die Führung des erklärtermaßen irgendwann einmal weiter zusammenwachsenden Marken-Konglomerats aus MAN und Scania unter Volkswagen-Regie wird sich da durchaus die Synergie- und damit Kostenfrage stellen.

Bis dahin aber haben Freunde des inzwischen zwar sehr stark gedämpft, aber immer noch sympathisch tönenden V-Achtzylindermotors durchaus Gründe, sich ihren Spaß zu gönnen. Denn ganz billig ist die Sache mit der immerhin 16,4 l großen Maschine nicht. Es gibt sie mit 520, 580 oder 730 PS, und schon damit ist klar: Leistung hat ihren Preis. Das ist übrigens bei den anderen Marken mit ihren Sechszylinderaggregaten nicht anders und schlicht der dargebotenen Power geschuldet.

Souveränität auf der Habenseite

Mit einem Flottenmodell aus der Klasse 400 bis 450 PS darf man einen Truck wie Scantias R 520 nicht vergleichen. Da stehen dann ganz schnell vier, fünf oder sechs Cent je Kilometer zu Lasten des leistungsstarken Modells in den Büchern. Doch auf der Habenseite steht die Souveränität bei den Fahrleistungen. So

erreicht der geprüfte R 520 mit seinen strammen 2.700 Nm Maximalzugkraft bei voller Gewichtsauslastung auf dem Messabschnitt „schwere Autobahn“ ein Geschwindigkeitsmittel von 75,9 km/h. Das ist aller Ehren wert und liegt weit oberhalb dessen, was die „kleinen“ Scantias sonst so zu Wege bringen.

Dass dabei der Verbrauch im Rahmen bleibt, hat sehr positiv überrascht. Immerhin herrschten am Testtag zwar früh sommerlich warme, aber zugleich durchaus windige Witterungsbedingungen. Die dabei ermittelten 34,8 l/100 km sind so gesehen in Ordnung. Zumal der Mittelwert von leis-

tungsähnlichen Wettbewerbern klar oberhalb des Scania-Testverbrauchs liegt. Bei der Prüfung mit dem zur Hälfte ausgelasteten Zweiachs-Trailer bleibt der Dieseldurst des R 520 noch sehr viel deutlicher unterhalb des Vergleichswertes aus dem Wettbewerbsfeld stehen.

Variable Kosten durchaus erfreulich

Das insgesamt für die Fahrleistungsklasse als durchaus genügsam einzustufende Trinkgebaren lässt die variablen Kosten des R 520 auf 56,8 Cent bei voller Auslastung und 46,5 ct/km bei Teilbeladung verharren. Im Wett-



Der Scania R 520 erreicht voll beladen genauso schnell sein Ziel wie mit halber Last an Bord.

Kostenrechnung

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	16,4 / 520
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	2.021,00
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]	34,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,90
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	35,30
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,63
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	43,85
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,57
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,82
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	24.252,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	32.853,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	136,89
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	24.252,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	55.518,75
Maut [Euro/Jahr]	15.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Summe [Euro/Jahr]	103.871,75
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	26,28
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,82
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	83,10

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrs-Kabine mit Hochdach „Highline“, automatisiertes Schaltgetriebe „Opticruise“, Sekundärretarder „Scania“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „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.



bewerbsvergleich sind das gute Werte, im Vergleich zu einem früher geprüften Scania R 560 aus der Euro-5-Ära sind die Resultate sogar als sehr erfreulich einzustufen.

In den Gesamtkosten findet die Premium-Strategie der Marke Scania ihren Niederschlag. Mit 2.021 Euro je Monat oder einem Tagessatz von fixen 136,89 Euro ist der Schwede ein ganzes Stück teurer als andere Anbieter in dieser Klasse. In der Endabrechnung stehen 83,1 und 72,8 ct/km im Tableau. Wobei fairerweise angemerkt sei, dass es sich bei den zur Mittelwertbildung herangezogenen Vergleichsfahrzeugen um eine Mixtur aus Euro-5- und Euro-6-Modellen handelt.

Die Zugkraftzahlen lauten 2.700 beziehungsweise 2.950 Nm für den 520er

und den 580er. Das Topmodell liefert wie zu Euro-5-Zeiten 3.500 Nm an der Kurbelwelle ab. Das reicht – bei den Messfahrten mit dem zur Hälfte ausgelasteten Krone-Zweiachs-Trailer fühlt man sich wie ein Solist, bei voller Auslastung ist R 520 noch lange nicht an seiner Leistungsgrenze unterwegs.

Man sieht das sehr schön an den Fahrleistungen. Auf der leichten Autobahn sind die Fahrleistungen bei voller und bei halber Auslastung natürlich vollkommen identisch. Aber auch im mittelschweren Geläuf, wo sich bei kleinerem Motorzugkraftpotenzial schon Unterschiede im Tempo zwischen den unterschiedlichen Zuggewichten zeigen, fährt der 520er als 40-Tonner nicht langsamer als mit 25 t. Lediglich auf den schweren Abschnitten,



Kraftstoffverbrauch und Fahrleistung

		Scania R 520 Topline	Vergleichs- klasse	Scania R 520 Topline	Vergleichs- klasse
Testgewicht	Tonnen	26,0	26,3	39,4	39,7
Autobahn leicht	[l/100 km]	21,6	22,9	26,3	26,8
	[km/h]	81,9	81,9	81,9	82,0
Autobahn mittel- schwer	[l/100 km]	26,5	27,4	34,2	34,7
	[km/h]	81,8	82,0	81,8	81,7
Autobahn schwer	[l/100 km]	34,1	35,0	46,8	47,6
	[km/h]	79,0	78,7	75,9	75,0
Autobahn gesamt	[l/100 km]	26,1	27,2	33,6	34,2
	[km/h]	81,2	81,3	80,5	80,3
Landstraße	[l/100 km]	29,4	30,7	40,2	40,9
	[km/h]	53,1	53,1	53,1	53,0
Test gesamt	[l/100 km]	26,7	27,8	34,8	35,4
	[km/h]	74,0	74,1	73,6	73,4
Bergmessung	[l/100 km]	81,9	83,0	112,5	113,7
	[km/h]	79,5	80,0	70,3	67,8
Gefällemessung	[l/100 km]	0,4	0,1	0,5	0,5
	[km/h]	73,2	73,1	73,3	73,2
Minimalverbrauch	[l/100 km]	21,1	21,3	23,7	24,5
	[km/h]	80,0	80,0	80,0	80,0
Adblue (rel.)	%	2,6	4,2	2,6	4,2
Adblue (abs.)	l/100 km	0,7	1,2	0,9	1,5

einschließlich der beiden Testberge über zusammen 8,5 km, fährt der Scania V8 als Teillaster nach vorn. Über die gesamte Autobahnstrecke von 154,0 km bringt das gerade mal 0,7 km/h – auf die Gesamt-Teststrecke (188,5 km) bleiben davon noch 0,4 km/h übrig. Bezogen auf die hier im Test zu Grunde gelegte Tagesfahrleistung von 520 km sind das zwei Minuten und 18 Sekunden. Fazit Fahrleistung: Der Scania R 520 erreicht voll beladen genauso schnell sein Ziel wie mit halber Last an Bord.

Die Mehrzahl wählt „bescheiden“

Insofern gut verständlich, dass zumindest hier zu Lande das Motto „Wenn schon, denn schon“ bei Scantias Power-Kunden nicht gilt. Die große Mehrzahl greift zum

deutlich gedrosselten 520er, eine Minderheit möchte gern 580 oder gleich 730 PS unter der Kabine wissen. Insgesamt machen V8-Freunde bei Scania weiterhin rund ein Fünftel des Absatzes bei den Straßenfahrzeugen aus.

Getriebeseitig ist Opticruise ein Muss. Von einer automatischen Getriebebeschaltung profitieren Fahrer und Transportunternehmen gleichermaßen. Der Bedienkomfort am Lenkrad ist ungleich höher als bei einer manuellen Schaltbox. Zugleich kann sich der Fahrer besser auf das Fahren und das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Auf jeden Fall verringert sich der Verschleiß von Kupplung und anderen Komponenten des Antriebsstrangs, was die Haltbarkeit des Fahrzeugs entsprechend verlängert. Scania meint zudem,

auch ein ungeübter Fahrer könne mit einer automatisierten Schaltung erheblich Kraftstoff einzusparen.

Ob das stimmt, sei dahingestellt. Fest steht aber, dass sich mit einem Geschwindigkeitsregler, der über Streckenkenntnis verfügt, richtig Kraftstoff sparen lässt. Denn die größte Schwäche eines jeden Standard-Tempomaten ist seine Blindheit. Nicht zuletzt deshalb predigen Eco-Trainer seit Ewigkeiten: Tempomat raus auf hügeligen und bergigen Strecken.

CCAP – am besten mit Augenmaß

Es sei denn, man hat CCAP. Dann gilt das Motto: „Tempomat rein, unbedingt!“ Nur dann kann die GPS-gestützte Technik zeigen, was sie drauf hat. Und das ist eine ganze Menge. Was da ein schlauer GPS-

Tempomat wie Scantias CCAP („Cruise Control with Active Prediction“) zu leisten im Stande ist, begeistert jedes Mal aufs Neue. Dass dieses System erst am Anfang seiner Evolution steht, sei erwähnt. Immerhin hat es die Tempomat-Regelung inzwischen im Griff, unnötige Schaltungen zu verhindern.

Allerdings: Blindes Vertrauen in die tolle Tempomat-Technik kann zu Enttäuschungen führen. Zum Beispiel dann, wenn man das „Eco“-Programm wählt und die Maschinerie einfach vor sich hinarbeiten lässt. In diesem Fall setzt Scantias Regelstrategie ohne Wenn und Aber auf Spritsparen – und das Tempo geht in den Keller. Jedenfalls auf hügeligen Strecken und an den Bergen; mit anderen Worten genau da, wo CCAP zu Hause ist. Mit eingelegter Eco-Stufe nimmt der Lastzug zu Beginn einer Steigung keinerlei Schwung mehr mit, sondern bummelt mit Marschtempo „sehenden Auges“ in den Tempoabfall. Wo CCAP – früher immer und heute noch im Standard-Programm – ordentlich „angast“ und richtig Tempo aufbaut, verfällt der Eco-Modus der Trödelei.

Das kostet viel Zeit, und angemessen sparsamer ist es trotzdem nicht. So sackt



der an sich starke 520er an den beiden Testbergen der ETC-Teststrecke bei der reinen Eco-Fahrt auf 64,3 km/h ab. Mit vollem Dampf gefahren ist er hingegen 70,3 km/h schnell. Das eigentlich Ärgerliche: Die Bummelfahrt lohnt sich

Tnicht. Dem 8,5-prozentigen Zeitverlust steht ein nur um drei Prozent geringerer Dieseldurst gegenüber, 112,5 zu 108,7 l/100 km lautet die Relation.

Auf die gesamte Teilstrecke „schwere Autobahn“ bezogen, dort also, wo sich hohe Motorleistung überhaupt nur lohnen kann, verschleift sich der Verbrauchsunterschied zu 46,4 gegenüber 46,8 l/100 km. Allerdings verliert sich auch die am steilen Berg große Zeitdifferenz zu einem gewissen Teil. Am Ende sieht das Testprotokoll die Eco-Fahrt bei 73,9 km/h, im normalen Fahrstil kommen artgerechte 75,9 km/h zusammen. Dazu muss man wissen: Der an sich kleine Unterschied 2 km je Stunde beschreibt in der Welt des Lastwagentests nicht weniger als den Unterschied von zwei Leistungsklassen ...

Fazit CCAP: Der V8-Fan muss – wie übrigens der Trucker in einem stinknormalen G 410 auch – beim Einsatz des GPS-Tempomaten CCAP sehr genau entscheiden, was er will. Steht die Fahrleistung nicht gänzlich hintenan, dann sollte der Mann oder die Frau am Steuer die Technik stets beobachten und ihr da und dort eine Hilfestellung geben. Das ist bei Scania, wie immer übrigens, sehr einfach, schließlich wollen die Schweden unverändert Fahrerautos anbieten. Das gelingt ihnen – with a little help ...

Hans-Jürgen Wildhage

Was unser Tester sagt

Hans-Jürgen Wildhage

Ohne Wenn und Aber stellt sich unterwegs mit Scantias V8-Modell eine Menge Freude am Fahren ein. Das soll so sein, nicht zuletzt deshalb schätzen Scantias V8-Kunden diese Motorengattung. Allein schon der V8-Klang – im Leerlauf, beim Anfahren, beim Beschleunigen. Das hat was. Schön, dass der typische Sound nicht gänzlich durch die Abgasreinigungstechnik auf der Strecke bleibt: Auch die neue Euro-6-Technik mit dem zusätzlichen Partikelfilter lässt dieses Klangerlebnis weiterleben; ein ganz erfreuli-

ches Ergebnis dieser Testfahrt. Ist das Klangerlebnis ein Besonderes, so gestaltet sich die Bedienung des Scania-V8 nicht anders als bei jedem Allerwelts-Sechszylinder aus Södertälje im Brot-und-Butter-Trim. Da wie dort setzen wir das Vorhandensein von Getriebeautomatisierung und anständiger Dauerbremse als obligatorisch voraus. Wie die Kundschaft auch: Neun von zehn Scania-Sattelzugmaschinen in 4x2-Konfiguration werden in Deutschland mit Opticruise ausgeliefert.



Ebenso viele Trucks mit dem Greif am Grill bremsen sicher und verschleißfrei dank Scania-Sekundärretarder. Die Strömungsbremse ist wirklich fein in das Brems-Management eingebunden. Und jetzt kann sie auch noch gänzlich aus dem Thema Schleppverluste aussteigen, wenn der Kunde dieses Extra ordert. Im 520er war die Technik nicht installiert, doch in einem anderen Scania-Testwagen konnte der Abschalt-Retarder bereits voll überzeugen. Empfehlung: kaufen!

GLOBALE KÜHLUNG.

R-452A KÄLTEMITTELLÖSUNG



Bis zu 45 % geringere Umweltbelastung. Schon jetzt konform mit den F-Gas-Bestimmungen. Zertifizierte Techniker für die Umrüstung Ihrer Flotte. Die gleichen niedrigen Betriebskosten. Das ist Thermo Kings neue, maßgeschneiderte Umrüstungslösung. **Jetzt bereit für die Zukunft.**



R-452A
REFRIGERANT

Advanced Efficient Green

europe.thermoking.com

