



Vorhang auf für den „King of the Road“: der Scania S 650 mit bärenstarkem Achtzylinder-Triebwerk



Starkes Stück aus Schweden

Dass der Berufskraftfahrer schon immer möglichst viel PS unter der Haube haben wollte, ist nicht wirklich neu. Dass er sie auch bekommt, schon eher – die Leistungsoberklasse fliegt im Aufwind. Im Test ein ausgeprägt starkes Stück aus Schweden: der Scania S 650.

Die amtlichen Neuzulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg belegen klar und deutlich: Seit einigen Jahren hat ein echter Run auf besonders leistungsstarke Sattelzugmaschinen eingesetzt.

Sprach man bisher von so genannten Flottenmodellen, wenn die Motornennleistung zwischen 400 und 450 PS lag,

geht es nun eindeutig aufwärts mit der Power.

Bereits 2017, im jüngsten vorliegenden KBA-Datensatz, erreichten Sattelzugmaschinen mit mehr als 476 PS – im Klartext: die „500er“ – einen Neuzulassungsanteil von rund 37 Prozent. Zum Vergleich: 2010 waren es knapp elf Prozent.

Eine Entwicklung, die Fachleute nicht verwundert. „Der Trend zu höher motorisierten Fahrzeugen ist unserer Meinung nach nicht den Gesamtbetriebskosten oder der Fahrzeugperformance geschuldet. Vielmehr ist die Tendenz auf den immer größer werdenden Berufskraftfahrer-mangel zurückzuführen. Unsere Kunden sehen folglich ein PS-starkes Fahrzeug als



geeignetes Instrument für die Mitarbeiterbindung“, sagt Jochen Munzert von Renault stellvertretend für die Branche.

Goldenes Lenkrad und Power satt

Iveco-Sprecher Manfred Kuchlmayr sieht im Trend zu starken Motorisierungen ebenfalls eine Auswirkung, die dem Fahrermangel geschuldet ist. Der Iveco-Pres-

se- und Marketingmann zitiert Unternehmer, die ihm sagen: „Wenn der Fahrer ein goldenes Lenkrad will und gut ist, kriegt er das. Und 500 PS auch, obwohl es 420 tun würden.“

Volvos Verkaufschef Emanuel Lauf bestätigt das und sieht daneben noch einen zweiten Grund: „Die wesentlich verbesserte Kraftstoffeffizienz der grö-

beren Motoren hat die Durchschnittsverbräuche im Vergleich Preis/Leistung abgesenkt und auch deshalb die Nachfrage klar in Richtung stärkerer Motoren verschoben.“

Die aktuelle Lage spielt Scania in die Karten. Wo beispielsweise DAF, Iveco und Renault es um die 550 PS bewenden lassen, legt die schwedische LKW-Marke



Blick ins Cockpit: gewohnt hochwertiges Interieur, sinnvoll angeordnete Bedienelemente; ein Highlight: die elektrische Feststellbremse (Bild rechts)

aus der Traton-Gruppe des Volkswagenkonzerns erst richtig los. In der Leistungsklasse „500+“ gibt es, neben einem Reihensechszylindermotor (500 PS, 2.550 Nm, Testverbrauch: 30,6 l/100 km bei Vollauslastung), zugleich weitere vier Alternativen mit noch mehr Power zu haben.

Und mit einer Motorbauart, die viele Fans fasziniert: V8. Das Achtzylinderangebot umfasst im 50. Jahr seit der Marktpremiere des ersten Scania-V8 die Nennleistungsstufen 520, 580, 650 und 730 PS.

Nach der schwächsten V8-Variante (520 PS, 2.700 Nm, Testverbrauch: 31,8 l/100 km bei Vollauslastung) sowie der stärksten Version (730 PS, 3.500 Nm und 33,8 l/100 km) begab sich jetzt das 650-PS-Modell auf die Messstrecke des KFZ-Anzeiger in Südniedersachsen.

Dabei zeigte sich bereits nach wenigen Metern Testfahrt: Exzellenter V8-Sound-Klang und ungeheuer viel Kraft lauten

auch im Jubiläumsjahr die herausragenden Vorzüge des Scania-Achtzylinder-V-Motors.

Nur mit V8 ein „King of the Road“

Fans der Marke mit dem Greif als Logo meinen, nur mit einem V8 unter der Haube werde ein Scania dem Slogan „King of the Road“ wirklich gerecht. Da ist etwas dran. Jedenfalls wenn's ums Hören geht. Deshalb hat die mit der ersten Euro-6-Generation ziemlich zugeschnürte V8-Tonalität mit der letzten Motorüberarbeitung hörbar dazu gewonnen.

Der „alte“ 730er aus der ersten Euro-6-Auflage – vor vier Jahren noch im Kleid des Vorgängermodells getestet – klingt jedenfalls weit weniger emotional als die aktuelle Maschinengeneration.

Eine komplett neue Abgasanlage vom Auslasskrümmer bis zur schalldämpfenden Chemiefabrik für die Abgasnachbe-

handlung macht's möglich, und zwar für alle Scania V8 von 520 bis 730 PS aus 16,4-l-Arbeitsvolumen.

Die aktuell geprüfte 650-PS-Ausgabe, die 3.300 Nm als Maximalzugkraft liefert, stellt dabei die höchste Leistungsstufe der modernen „Adblue-only-Generation“ dar. Der 730er hingegen benötigt zur langzeitstabilen Einhaltung von Euro 6d nach wie vor zusätzlich eine Abgasrückführung.

Mehr Adblue statt AGR

Die benötigt weder der 650-PS-Motor noch die anderen V8-Exemplare oder gar die Sechszylinder. Mit positiven Nebenwirkungen, wie man weiß: längere Ölstandzeiten, weniger Gewicht, weniger Dieselverbrauch.

Dass im Gegenzug die doppelte Menge an wässriger Harnstofflösung Adblue eingespritzt werden muss, um die Stickoxide unschädlich zu machen, ist ebenfalls kein Geheimnis. Ein Kostenproblem stellt das nicht dar, vielmehr ist es ein Thema der Tankkapazität. Denn für die selbe Reichweite sollte man die doppelte Menge Adblue mitführen.

Auf der Dieselseite geht die Rechnung auf, Sorgen wegen womöglich überhöhter Dieselposten sind fehl am Platz. Zwischen 29,0 und 33,2 l je 100 km zeigt der Testbetrieb mit 75-Prozent- beziehungsweise mit 100-Prozent-Auslastung. Das sind rund 2 l mehr als bei einem „Vernunft“-V8 im 520er. Gegenüber dem bislang stärksten Sechszylindermodell R/S 500 beträgt der Aufschlag einen weiteren Liter. Der neue R/S 540 wird aller Voraussicht nach ähnlich supersparsam unterwegs sein.

Hohe Fahrleistung

Zum Nulltarif gibt es den starken Achtzylinder also nicht, was ehrlicher Weise



Das V8-Symbol auf der Fahrzeugfront lässt keine Fragen offen – hier werkeln acht Zylinder unter der Kabine.

Scania S 650: Kraftstoffverbrauch · Fahrleistungen · Betriebskosten im 40-t-Zug

		Testfahrzeug			Vergleichsklasse
Basisdaten	Nennleistung	650 PS			625 PS
	Nenndrehmoment	3300 Nm			3070 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	125.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	118.750 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.800 EUR/Monat			1.732 EUR/Monat
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut	18,70 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
	Auslastung	100 %			
	Messergebnisse	Messfahrt „Ecomax“ [*]	Messfahrt „Ecoklassik“ [**]	Testergebnis gesamt	Vergleichsklasse
Kraftstoffverbrauch	Testverbrauch in l/100 km	32,6	33,8	33,2	33,1
	Autobahn leicht	24,3	25,0	24,7	24,5
	Autobahn mittel	31,3	32,5	31,9	32,2
	Autobahn schwer	44,3	45,8	45,0	45,2
	Bergmessung	113,4	116,6	115,0	112,7
	Landstraße	38,7	40,0	39,4	38,4
	Verbrauch Adblue	2,5	2,6	2,5	1,9
	CO ₂ -Emission (g/tkm Nutzlast)	34,5	35,7	35,1	34,9
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	73,4	74,8	74,1	73,7
	Autobahn gesamt	80,1	81,7	80,8	80,6
	Autobahn leicht	81,3	82,4	81,8	81,9
	Autobahn mittel	81,0	82,5	81,7	81,5
	Autobahn schwer	76,3	79,3	77,7	76,9
	Bergmessung	70,7	77,5	73,9	71,7
	Landstraße	53,4	54,4	53,9	53,2
Betriebskosten	Gesamtkosten in ct/km	79,0	80,3	79,6	78,5
	feste Kosten [4]	23,6			23,0
	Betriebsmittelkosten	37,0	38,3	37,7	37,2
	sonstige variable Kosten	18,3			
	feste Kosten in EUR/Tag [4]	123,03			119,63

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neureifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt.

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBS gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung

6-fach 315/70-22.5 (*) Testfahrstil „Ecomax“: vollautomatische Fahrweise mit GPS-Geschwindigkeitsregler ohne Fahrereinfluß; (**) Testfahrstil „Ecoklassik“: fahrleistungsorientierte Fahrweise, fallweise mit manuellem Eingriff; [1] 95 % der jährlichen Fahrleistung; [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstige feste Kosten.

Messwerte und Kostenberechnung: Hans-Jürgen Wildhage

auch niemand erwartet. Dafür erwartet man exzellente Fahrleistungen. Und die werden geliefert.

Schon im Testbetrieb „Ecomax“, wo alle Register der Fahrer-unterstützenden Spartechnik gezogen werden, ist der Scania S 650 messbar flotter unterwegs, als es die Testvorgaben des KFZ-Anzeiger verlangen.

Mehr noch: Ganz gleich, ob zu dreiviertel oder voll ausgelastet, die durchaus anspruchsvolle Teststrecke absolviert der Achtzylinder mit beinahe identischem Tempo. Lässt man den 3.300-Nm-Motor ein wenig von der Leine, bläst sich der V8 erst richtig auf. Ohne das ohnehin nur nervige „Plus-and-Glide“ in der Eco-Einstellung, mit halbiertem Unterschwing beim

Befahren von Kuppen oder ernsthaften Steigungen sowie fallweise auch manuell geschaltet, legt der 650er während der Messung „Ecoklassik“ bei der Fahrleistung kräftig zu. Die Messwerte insbesondere für die „schwere Autobahn“ sowie für die Testberge belegen das eindrucksvoll.

Hätte man bei einem vollen Neun-Stunden-Lenkzeit-Tag die Möglichkeit,

Unsere Meinung

Die Kostenrechnung des KFZ-Anzeiger ist ziemlich erbarmungslos: Für alle Sattelzugmaschinen einer Leistungsklasse kommt ein und derselbe Service-Leasing-Satz zum Ansatz. Der noch nicht allzu lange angewandte Klassen-Einheitstarif hat den Charme, zeitlich und/oder regional begrenzte Billigangebote einzelner Marken von einem Testresultat abzukoppeln.

Folge im vorliegenden Testfall: Der Scania S 650 V8 steht mit seinen Fixkosten beinahe genauso gut oder schlecht da wie seine leistungsähnlichen Marktbegleiter. Hier einen belastbaren Preisunterschied heraus zu arbeiten, obliegt dem Verkäufer auf der einen, vor allem aber jedem Einkäufer und seiner individuellen Nachfragemacht auf der anderen Seite.

Dass die Gesamtkosten des Testfahrzeugs um gut einen Cent je Kilometer höher liegen als in der V8-freien Vergleichsklasse, geht in Ordnung. Wer immer Ecomax fährt, zahlt weniger

Achtzylinderaufschlag, wer die 650 PS gern, oft und vielleicht da und dort auch mal falsch einsetzt, muss etwas mehr berappen. Leistung plus Luxus plus Sound, das kostet eben. Scantias noch recht neue Errungenschaft innerhalb des GPS-Tempomatsystems CCAP, die Funktion „Pulse and Glide“, dürfte auch bei bestem Nervenkostüm nicht jedermanns Sache sein. Auf flachen Strecken simuliert das System schwungvolles Fahren, wo es nichts zu schwingen gibt.

Dieses Teil-Feature in der Spritsparassistentz muss zunächst in einer Scania-Werkstatt freigeschaltet werden, bevor man sie praktisch ausprobieren kann.

Im Testwagen war die Mimik natürlich scharfgeschaltet. Die Meinungen im Testteam gehen dazu auseinander. Den Tester nervt die Einrichtung durch stetige Geschwindigkeitswechsel im Sägezahnstil, die Mimik soll aber ein halbes Prozentchen an Kraftstoff einsparen. Im Rahmen getrennter Messfahrten war der in Aussicht gestellte Verbrauchsbonus – erwartungsgemäß – noch nie nachzuweisen. Aber auch nicht zu widerlegen.

Unser Fazit: Wer's mag, kann mit der Sägezahnfunktion leben. Wer der unsteten Fahrweise dauerhaft überdrüssig ist, lässt das pulsierende Gleiten in der Werkstatt wieder ausprogrammieren. Ganz oder – auch das ist möglich – nur teilweise.

Am Arbeitsplatz eines aktuellen Scania ist nicht mehr alles so wie ehemals. Zunehmend verwundert stellt der Tester fest: Aus dem Fahrerauto wird sukzessive eine Unternehmermaschine. So jedenfalls kann es einem vorkommen, versucht man, hin und wieder auf die Assistenz der GPS-Temporegelung oder der Getriebe-Freilauffunktion zu verzichten.

Zum Glück funktionieren Scantias Fahrerassistenz zumeist so gut, dass ein Rückfall in manuelle Modi selten erzwungen werden muss. Wobei die grobe Stufung der GPS-Assistenz in Standard und Eco zumindest im Testwagen nicht überzeugen kann.

Andere Hersteller gewähren dem Fahrpersonal da deutlich mehr Mitbestimmung. Scania auch. Man muss die lieferbare Feinjustage nur entsprechend einstellen lassen.

unbehindert vom wirklichen Verkehr zu fahren, käme man im klassischen Eco-Fahrstil 13 km weiter als im deutlich gedämpften Ecomax-Modus. Der Preis dafür: 12 l Diesel absolut. Oder knapp einen Liter je hinzugewonnenem Kilometer an Lenkzeitreichweite.

Feiner Fahrkomfort

Der Fahrkomfort auf der Langstrecke ist ausgezeichnet. Insbesondere das Fahrverhalten gefällt mit präziser Lenkung und sauberer Spurhaltung. An der Vorderachse wird im Testwagen mit Stahl gefedert, die Bereifung fällt mit 315/70 schmaler aus als zunehmend üblich. Die neun Tonnen Traglast der auch auf Testfahrzeugen immer häufiger anzutreffenden 385/55er braucht kaum jemand wirklich, allenfalls die Optik der Breitreifen ist im Auge mancher Betrachter „satter“ als bei den „schmalen“ 70er-Gummis.

Und: Die 55-Prozent-Breitreifen gibt es, zumindest bei Michelin, als Label-A-Version mit besonders niedrigem Rollwiderstand. Bei Verwendung von 315/70 muss man mit dem B-Label leben. Label hin, Label her, nach zwei Testtagen am Steuer des Scania jedenfalls überzeugen die weniger breiten Vorderachsreifen mit einem ganz feinen Geradeauslauf ohne die – zumindest gefühlt – ausgeprägte Spurrillenaffinität der Reifengröße 385/55.

Sofern man, hoffentlich innerhalb der legalen Regellenzeit, schließlich einen brauchbaren Feierabendparkplatz erreicht hat, überzeugt die im Testfahrzeug erneut gezeigte Soloausstattung der S-Kabine. Der Entfall der oberen Liege macht Platz für ordentliche Hängeschränke. Das schafft Raum für Ordnung auf langen Touren. Nach solchen verlangt der S 650 geradezu.

Dass es im höchsten Fahrerhaus keinen Motortunnel gibt, empfinden wir als nette Dreingabe. Platz genug gibt es auch in der niedriger montierten R-Kabine.

Die wiegt zudem ein kleines bisschen weniger als das S-Haus. Darauf kommt es beim V8 aber wahrscheinlich auch nicht mehr an: Der Scania V8 ist nämlich trotz einiger Optimierungsarbeiten und Wegfall der kompletten Abgasrückführungstechnik immer noch 410 kg schwerer als ein identisch ausgestatteter Reihensechszylinder.

Dieses Mehrgewicht erscheint nach dem Test als der einzig gewichtige Pferdefuß des letzten echten „King of the Road“.

Hans-Jürgen Wildhage



Bietet einen hohen Fahrkomfort auf der Langstrecke: die 315/70er-Bereifung