

Scania G 410 Euro 6 Streamline

Scania setzt Verbrauchszeichen



Mit dem Scania G 410 ist man spritsparend unterwegs

Der Scania G 410 setzt die Grenzwerte im güterverkehr-Test niedriger: Nur 31,8 l/100 km, herausgefahren bei winterlicher Witterung – daran müssen sich die Euro-6-Trucks im Jahr 2014 messen lassen.

Schon wieder ein Verbrauchsrekord. Dieses Mal hat Scania es mit 31,8 l/100 km geschafft. Bei winterlicher Witterung, wie betont werden muss. Denn Außentemperaturen um den Gefrierpunkt, wie sie an den beiden Testtagen des Scania G 410 herrschten, sind grundsätzlich nicht geeignet, besonders niedrige Dieselverbrauchspreise zu erlangen. Unter diesen Vorzeichen lässt der bei voller Gewichtsauslastung gemessene Dieselsonsum und der ebenfalls hervorragende Wert von 25,1 l/100 km bei halber Gewichtsauslastung keinen Zweifel zu: Mit dem neuen Euro-6-Modell G 410 Streamline ist Scania ein Riesenerfolg gelungen. Bei „Normwetter“, jenen 22 Grad Celsius mit Windstille und trockener Fahrbahn, die Lkw-Tester am liebsten haben, sollte dieses Lastwagenmodell aller Erfahrung nach noch einen

Auf der Kostenseite kann der Scania nicht überzeugen

guten halben Liter Diesel sparsamer unterwegs sein. Aber bis der Tester diese Annahme eines schönen Sommertags wird überprüfen können, sind schon die Winterwerte aller Ehren wert. Immerhin holt der Scania G 410 den bislang in zahlreichen Einzel- und Vergleichstests mit Niedrigverbräuchen brillierenden Mercedes-Benz Actros auf den Boden der Wirklichkeit zurück: Auch andere Motoren- und Lastwagenhersteller können Euro 6. Das Ergebnis hatte sich freilich abgezeichnet. Schließlich wurde die „European Truck Challenge“ (ETC) im Herbst 2013 ganz klar von den Lkw-Marken mit der größten Euro-6-Praxiserfahrung dominiert: Mercedes-Benz und Scania. Seinerzeit erzielten die geprüften Modelle MB Actros 1845 und Scania G 450 ein praktisch identisches Verbrauchsresultat in der Ge-

samtbetrachtung aller Voll- und Teillastmessungen. Auf 28,8 l/100 km kamen die beiden Wettbewerber in der Addition der relevanten Messfahrten. Jetzt lautet das vergleichbare Summenresultat beim Einzeltest des etwas schwächeren Scania 410 lediglich 28,5 l/100 km. Der zu diesem Fahrzeugtyp im direkten Wettbewerb stehende, ebenfalls noch neue, Mercedes-Benz Actros 1843 erzielte im güterverkehr-Sommertest

einen kombinierten Testverbrauch von wiederum 28,8 l/100 km. Für sich betrachtet erneut ein herausragender Streckenverbrauch bei voller wie bei halber Gewichtsauslastung, den der neue Scania aber trotz der um mehr als 20 Grad geringeren Außentemperatur locker unterbieten konnte. Interessant ist das neue 410-PS-Aggregat des schwedischen Lastwagenherstellers natürlich in allererster Linie wegen seiner augenscheinlich ausgezeichneten Wirtschaftlichkeit. Dabei kommt diese 2150 Nm starke Ausgabe der 12,7-l-Sechszylinderkonstruktion gänzlich



Das 410-PS-Triebwerk kommt ohne Abgasrückführung aus

Fotos: Stefan Simonsen

Kostenrechnung Scania G 410 Euro 6 Streamline

	Teillast 25,5 t	Klassen- mittelwert *)	Volllast 38,9 t	Klassen- mittelwert *)
Nennleistung (PS)	410	455	410	455
Nenn Drehmoment (Nm)	2 150	2 210	2 150	2 210
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,5	25,8	38,9	39
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4		25	
Basisdaten				
Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000		125 000	
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000		100 000	
Service-Leasing ¹⁾ (€/Monat)	1 825	1 727,60	1 825	1 727,60
Reifen ²⁾ (€/Monat)	56,3	56,3	56,3	56,3
Verbrauch Diesel (DV) (l/100 km)	25,1	26,2	31,8	32,9
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	1,7	1,1	2,2	1,4
Autobahnmaut (ct/km)	15,50			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			
Auswertung				
Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag)	124,28	119,41	124,28	119,41
Feste Kosten je km (ct/km)	23,9	22,9	23,9	22,9
Variable Kosten je km (ct/km)	45,6	46,7	54,3	55,3
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	69,5	69,6	78,2	78,2
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	5,6	5,6	3,1	3,1
<small>Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Emergierparreifen 6-fach 315/70-22.5 Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen 1) Quelle: Scania Deutschland, Koblenz 2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer 3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7 926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten *) Mittelwerte aus fünf in 2013 veröffentlichten Einzeltests</small>				

ohne Abgasrückführung (AGR) aus. Den guten Basisverbrauch verdankt sie der heißen Verbrennung. Die dabei vermehrt produzierten Stickoxide werden, Iveco lässt grüßen, ausschließlich durch die „selektive katalytische Reduktion“ (SCR-Technik) unschädlich gemacht. Für den Motor bedeutet die Entlastung von „schmutziger“ Abgasluft im Ansaugtrakt, wie sie eine Abgasrückführung naturgemäß mit sich bringt, natürlich auch weniger Partikelein-

trag ins Motorenöl. Zudem hat sich der Partikelfilter mit weniger Rohemissionen aus dem Verbrennungsraum abzuplagen, denn die heiße Verbrennung lässt zwar mehr Stickoxide, aber dafür auch weniger Partikel entstehen. Das kommt der Lebensdauer des Rußsammlers entgegen. Dass der Bedarf an dem Katalysemittel Adblue, der wässrigen Harnstofflösung, mit dieser Art der Abgasnachbehandlung ansteigt, liegt auf der Hand. Allerdings bleibt der Absolutver-

brauch mit 1,7 l/100 km bei voller Gewichtsauslastung und 1,1 l/100 km im Halb- lastbetrieb aus Kostensicht im Bereich der Unauffälligkeit. Für alle Motoren hat Scania die AGR-freie Technik aber nicht im Angebot. So müssen sich sowohl die 450- als auch die 490-PS-Version der 12,7-l-Maschine – und natürlich alle V8-Treibsätze – mit der branchenweit verbreiteten Kombination

Beim Verbrauch ist der Scania top

aus AGR- und SCR-Technik abgasreinigen lassen. Bei dieser Technik ist der Dieselselbstbedarf dann etwas höher, der Adblue-Konsum aber ein wenig niedriger. In der Gesamtkostenbetrachtung allerdings hat die Einzelposition Diesel den beträchtlich größeren Einfluss. Am Ende zählt ohnehin nur, „was hinten rauskommt“. Sauberes Abgas liefern beide Techniken in den zukunftsfesten Euro-6-Lkw, und die Gesamtverbräuche gehen ebenfalls in die richtige Richtung: abwärts. Das jedenfalls zeigen nach zahlreichen Actros-Modellen nun auch die Trucks aus dem Hause Scania. Und genau wie bei den Schwaben haben auch die Schweden nicht nur an den Motoren, sondern am Antriebsstrang sowie dem Gesamtfahrzeug Hand angelegt. Streamline heißt das Feinschliffpaket, das dem Scania weniger Luftwiderstand beibringen soll. Wichtiger ist aber wohl der Fortschritt im Antriebsstrang hinter dem Motor. Hier bekommt der Kunde ein Öko-Paket aus automatisierter Getriebebeschaltung „Opticruise“ mitsamt neuem Freilauf „Ecoroll“ plus vorausschauendem Geschwindigkeitsregler „Scania Active Prediction“ (SAP) geliefert. Dazu gibt es drei Getriebebeschaltprogramme (Standard, Eco und Power), mit denen sich der Fahrer ganz nach bestem Wissen und Gewissen an die Arbeit machen kann. Dank GPS-Tempomat ist es dabei so gut wie gleichgültig, ob der Fahrzeuglenker fundierte Streckenkenntnis mitbringt oder nicht. Was er allerdings unbedingt tun muss: sich auf die angebotene Technik einlassen. Dass dazu selbst für langjährige Profis eine ausführliche Schulung zwin-



Für möglichst exakte Verbrauchsfahrten wird die Temperatur des Diesels vor und nach den Touren überprüft



Eine manuelle Kontrollmöglichkeit des Ölstandes ist direkt neben dem Einfüllstutzen gegeben

gend erforderlich ist, soll hier mit allem Nachdruck betont werden. So überzeugt der gebotene Fortschritt beim vorausschauenden Tempomatsystem SAP mit

integriertem Getriebeein-griff auf Antrieb. Zunächst einmal ist die Aufnahme in den serienmäßigen Liefer-umfang erfreulich und dann gefallen dem engagierten

Scania-Trucker sicher auch die neu verfügbaren Einstell-möglichkeiten. Denn tradi-tionell gewährt die Schwe-denmarke mit dem hohen Image-Faktor für Fahrerfra-

gen dem Fahrpersonal an seinem Arbeitsplatz reichlich Mitsprachemöglichkeiten bei der Fahrzeugbedienung.

Hans-Jürgen Wildhage ■

Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Scania G 410 Euro 6 Streamline

		50 % Auslastung			100 % Auslastung			75 % Auslastung**)		
		Mittelwert Euro 6*)	Δ		Mittelwert Euro 6*)	Δ		Mittelwert Euro 6*)	Δ	
Zug-GG im Test	(t)	25,5	25,8	(%)	38,9	39	(%)	32,2	32,4	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	19,9	21,3	- 6,6	23,5	24,7	- 5,0	21,7	23	- 5,7
	(km/h)	81,8	81,9	- 0,2	81,8	81,9	- 0,2	81,8	81,9	- 0,2
Autobahn mittel- schwer: 60 km	(l/100 km)	24,8	25,7	- 3,7	31,4	32,2	- 2,8	28,1	29	- 3,2
	(km/h)	81,6	81,8	- 0,2	80,6	81	- 0,5	81,1	81,4	- 0,4
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	33,1	33,3	- 0,6	43,3	44,8	- 3,4	38,2	39	- 2,2
	(km/h)	77,7	77,7	- 0,0	72	72,5	- 0,7	74,7	75	- 0,4
Autobahn gesamt: 154 km	(l/100 km)	24,5	25,5	- 3,8	30,7	31,8	- 3,7	27,6	28,7	- 3,7
	(km/h)	80,8	80,9	- 0,2	79,1	79,4	- 0,4	79,9	80,2	- 0,3
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	27,8	29,5	- 6,0	36,9	37,9	- 2,4	32,4	33,7	- 4
	(km/h)	52,5	53,4	- 1,7	52,1	52,3	- 0,3	52,3	52,8	- 1
Test gesamt: 188,5 km	(l/100 km)	25,1	26,2	- 4,3	31,8	32,9	- 3,4	28,5	29,6	- 3,8
	(km/h)	73,6	74	- 0,6	72,3	72,5	- 0,4	72,9	73,2	- 0,5
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	78,2	77,7	+ 0,7	105,3	107,2	- 1,8	91,8	92,4	- 0,7
	(km/h)	75,4	76,6	- 1,5	60,7	62,6	- 3,0	67,3	68,9	- 2,4
Gefällemessung; 8,5 km (max. 8 %)	(l/100 km)	0	0,9	- 97,7	0,2	0,6	- 60,7	0,1	0,7	- 82,3
	(km/h)	73,2	72,3	+ 1,3	73,2	72,6	+ 0,9	73,2	72,4	+ 1,1
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	18,6	19,5	- 4,5	22	22,3	- 1,2	20,3	20,9	- 2,7
	(km/h)	80	80	0	80	80	0	80	80	0
CO ₂ -Emission	(g / tkm)	53,5	55,9	- 4,3	33,6	34,8	- 3,4	40,2	41,8	- 3,8
Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit	(km)	588,5	591,8	+ 3,3	578	580,2	+ 2,2	583,2	585,9	+ 2,8
Zeitbedarf für 521 km Wegstrecke	(h:mm:ss)	07:04:59	07:02:35	00:02:23	07:12:40	07:11:00	00:01:39	07:08:49	07:06:48	00:02:01

*) Mittelwerte aus fünf in 2013 veröffentlichten Einzeltests

**) Mittelwerte aus den Einzelmessungen mit halber und voller Auslastung