



Immer noch eine starke Option: der Scania R 560

## Wintertest Scania R 560

Scania-Kunden, die bevorzugt mit dem „echten“ King-of-the-Road, also dem V8-Motor unter der Kabine, unterwegs sein wollen, müssen sich über die Frage einer Euro-6-Früherfüllung keine Gedanken machen: Eine Wahlmöglichkeit stellt sich ihnen nicht. Noch nicht. Bis die ersten 520er und 580er aus der kommenden Achtzylinder-V-Familie mit Abgasrückführung, Partikelfilter und SCR-Technik zur Auslieferung kommen, wird das Jahr 2013 in seiner zweiten Hälfte sein. Bis dahin stehen bei Scania die Achtzylinder-Maschinen in klassischer V-Form in den Leistungsabstufungen 500 – 560 – 620 und 730 PS zur Wahl. Die ersten drei Ausführungen werden mit dem „kleinen“ Achtzylinderaggregat (Zylinderbohrung × Kolbenhub 127 × 154 mm, Hubraum 15,6 l) dargestellt, dem bald der Ruhestand bevorsteht. Die 730-PS-Ausgabe fußt bereits auf dem Euro-6-Grundgerüst, das

**60% der Kunden wählen den gedrosselten V8-Motor**

# Starke Abschiedsvorstellung

**In unserem Test drehte ein Scania 560 aus der zur Ablösung anstehenden Euro-5-Reihe seine letzte Runde auf der Messstrecke. Der V8 mit Euro-5-Motor verabschiedet sich mit konkurrenzfähigen Kostendaten und ist daher noch eine gute Kaufoption.**

drei Millimeter mehr Zylinderbohrung und damit 0,8 l mehr Gesamthubraum aufweist und zukünftig Basis für alle Euro-6-V8 sein wird. Das Motto „Wenn schon, denn schon“ gilt bei Scantias Power-Kunden zumindest hier zu Lande nicht. Rund 60% greifen bei den vier zur Wahl stehenden V8-Ausführungen derzeit zum deutlich gedrosselten 500er, ein knappes Drittel nimmt den getesteten 560er. Für die beiden darüber angesiedelten Modelle kommen nicht einmal zehn Prozent zusammen.

Gemessen an den im Testbetrieb festgestellten Fahrleistungen ist der Leistungsverzicht eine sehr schlaue Entscheidung seitens Scantias V8-Fan-Klub. So erreicht der geprüfte R 560 bei voller Gewichtsauslastung auf dem Messabschnitt „schwere Autobahn“ ein Geschwindigkeitsmittel von 76,4 km/h. Ein zwei Jahre zuvor gefahrener R 730 konnte diesen Streckenabschnitt mit 78,2 km/h nicht eklatant schneller unter die Räder nehmen. Auf die gesamte Testrunde gesehen verläuft sich der

Zeitvorsprung, den das Topmodell seinerzeit herausfahren konnte, auf 57 Sekunden. Auf einen Arbeitstag mit

**Der Verbrauch blieb für Winterverhältnisse im Rahmen**

angenommenen 520 km Fahrleistung gerechnet, werden daraus überschaubare zwei Minuten und 36 Sekunden. Kein Grund, dem stärksten aller Scania nachzuhängen. Zumal sich der „Kleine“ fährt wie ein Großer. Er klingt so, und er bringt die Kraft, die sich in 2700 Nm maximalem Drehmoment verstecken. Dass dabei der Verbrauch im Rahmen bleibt, hat sehr positiv überrascht. Immerhin

herrschen am Testtag winterliche Witterungsbedingungen mit Temperaturen kaum über dem Nullpunkt und durchgängig feuchter Fahrbahn. Die unter diesen nicht eben Test-typischen Bedingungen ermittelten 35,4 l/100 km sind so gesehen aller Ehren wert. Bei wärmerem Wetter, trockener Fahrbahn und wesentlich weniger Wind als den phasenweise wehenden vier Beaufort hat der Scania R 560 Euro 5 allem Anschein nach das Potenzial, die 35-l-Linie klar zu unterschreiten. Im Vergleich zum Klassenmittelwert von vier zuvor getesteten Sattelzugmaschinen mit ähnlicher Leistung und Zugkraft steht der R 560 allerdings schon mit den ungeschönsten Winterwerten bestens da (vgl. Tabelle). Zumindest bei voller Fahrzeugauslastung. Bei der Prüfung mit halber Zuladung auf dem Zweiachs-Trailer bleibt der Dieseldurst etwas oberhalb des Vergleichswertes aus dem Wettbewerbsfeld stehen. Hier fordert der witterungsbedingt klar höhere Fahrwiderstand viel deutlicher seinen Tribut als bei voller Auslastung. Das insgesamt als durchaus genügsam einzustufende Trinkgebahren lässt die variablen Kosten des Scania R 560 auf 58,5 ct bei voller Auslastung und 49,5 ct/km bei Teilbeladung verharren. Im Wettbewerbsvergleich sind das gute Werte, da sie den Schlechtwetter-Malus mit sich schleppen. Ohne den wären 57,2 beziehungsweise 48,2 ct/km durchaus drin. In den Gesamtkosten findet schließlich ein wenig die Premium-Strategie der Marke Scania ihren Niederschlag. Mit 1943 € je Monat oder einem Tagessatz von fixen 130 € ist der Schwede ein ganzes Stück teurer als andere Anbieter in dieser Klasse. In der Endabrechnung stehen 83,5 und 74,5 ct/

## Wirtschaftlichkeitsberechnung Scania R 560 Euro 5

	Scania R 560 Euro 5 Teillast	Klassen- mittel- wert *) Teillast	Scania R 560 Euro 5 Volllast	Klassen- mittel- wert *) Volllast
Nennleistung (PS)	560	515	560	515
Nenn Drehmoment (Nm)	2 700	2 550	2 700	2 550
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,8	26,2	39,2	39,5
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4		25	
<b>Basisdaten</b>				
Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000			
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000			
Fahrzeug-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 579	1 569,75	1 579	1 569,75
Wartung und Reparatur <sup>1)</sup> (€/Monat)	364	398	364	398
Summe Leasing & Wartung oder Full-Service-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 943	1 870,25	1 943	1 870,25
Reifen <sup>2)</sup> (€/Monat)	56,25			
Verbrauch Diesel (l/100 km)	28,4	28,1	35,4	36
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	1,3	1,3	1,6	1,7
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			
<b>Auswertung Tag/Kilometer</b>				
Feste Kosten je Einsatztag <sup>3)</sup> (€/Tag)	130,18	126,54	130,18	126,54
Feste Kosten je km (ct/km)	25	24,3	25	24,3
Variable Kosten je km (ct/km)	49,5	49,2	58,5	59,3
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	74,5	73,5	83,5	83,6
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	6	5,9	3,3	3,3
<i>Der Kostenberechnung zugrunde 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“</i>				
<i>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</i>				
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 + 7926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten				
*) Mittelwerte aus vier zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2 500 bis 2 600 Nm Maximalzugkraft und 480 bis 551 PS Nominalleistung				

km im Tableau. Mit dem angenommenen Abschlag für vergleichbare Witterungsverhältnisse würden daraus 82,2 beziehungsweise 73,2 ct/km. Ohne Wenn und Aber

stellt sich unterwegs mit Scania's V8-Modell eine Menge Freude am Fahren ein. Das soll so sein, nicht zuletzt deshalb schätzen Scania's V8-Kunden diese

Motorengattung. Allein schon der V8-Klang: im Leerlauf, beim Anfahren, beim Beschleunigen, das hat was. Schön, das der typische Sound nicht gänzlich durch





Der V8-Motor sorgt für einen sonoren Sound, den seine Fahrer so sehr am „King of the road“ mögen

die Abgasreinigungstechnik auf der Strecke bleibt. Ob die Euro-6-Technik mit dem zusätzlichen Partikelfilter

dieses Klangerlebnis wird weiterleben lassen, muss sich erst noch zeigen. 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 4 x 2-Konfiguration werden in Deutschland mit Opticruise ausgeliefert. Ebenso viele Trucks mit dem Greif am Grill bremsen sicher und verschleißfrei dank

### Scanias V8-Modelle sorgen für viel Freude beim Fahren

Scania-Sekundärretarder. Die Strömungsbremse ist wirklich fein in das Brems-Management eingebunden, und als Fahrer bekommt man, typisch Scania, gleich mehrere Möglichkeiten, den hydrodynamischen Bremsklotz zu bedienen. Antippen des Bremspedals ist eine Möglichkeit, Tippen aufs Knöpfchen am Lenkrad eine andere, Tempomat und Bremsomat einsetzen die Dritte. Getriebeseitig ist Opticruise ein Muss. Besonders, seitdem es die Variante ohne Kupplungspedal gibt. Das wertet das Schaltsystem nachhaltig auf, ohne das Scania dafür ein gänzlich neues Getriebe hätte entwickeln müssen. Das aktuelle Opticruise im Testfahrzeug als vollautomatisierte Version mit automatischer Kupplungsbetätigung macht seinen Job dank elektrohydraulischem Steller zum Öffnen und Schließen der ansonsten serienmäßigen Kupplung einwandfrei. Von einer automatischen Getriebeschaltung 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 einsparen. Dass es trotzdem bei weitem zielführender ist, Kraftfahrer mittels professioneller Eco-Trainings an das ökonomisch mögliche Optimum eines modernen

## Kraftstoffverbrauch und Fahrleistung Scania R 560 Euro 5

		Teillast			Volllast		
		Scania R 560 Euro 5	Klassenmittelwert *)	Δ	Scania R 560 Euro 5	Klassenmittelwert *)	Δ
Zug-GG im Test	(t)	25,8	26,2	(%)	39,2	39,5	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	24,2	23,1	+ 4,9	27,5	27,2	+ 0,9
	(km/h)	81,9	82,1	- 0,2	82	82,1	- 0,1
Autobahn mittelschwer: 60 km	(l/100 km)	27,7	27,9	- 0,6	34,6	35,6	- 2,6
	(km/h)	81,8	82,2	- 0,4	81,8	81,8	- 0,1
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	34,8	35,2	- 1,1	46,8	47,9	- 2,3
	(km/h)	80,1	78,7	+ 1,7	76,4	74,4	+ 2,8
<b>Autobahn gesamt: 154 km</b>	(l/100 km)	<b>27,8</b>	<b>27,5</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>34,3</b>	<b>34,8</b>	- 1,4
	(km/h)	<b>81,5</b>	<b>81,4</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>80,7</b>	<b>80,3</b>	<b>+ 0,5</b>
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	31,4	31,1	+ 1,1	40,6	41,6	- 2,4
	(km/h)	53,3	53,1	+ 0,3	53,1	52,9	+ 0,5
<b>Test gesamt: 188,5 km</b>	(l/100 km)	<b>28,4</b>	<b>28,1</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>35,4</b>	<b>36</b>	- 1,6
	(km/h)	<b>74,3</b>	<b>74,2</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>73,7</b>	<b>73,3</b>	<b>+ 0,5</b>
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	82,5	82,1	+ 0,4	112,3	113,5	- 1
	(km/h)	83,9	80,2	+ 4,6	70,8	66	+ 7,4
Gefällemessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	0	0,1	- 82	2,3	0,2	+ 980,5
	(km/h)	73,2	73,2	+ 0	73,2	73,2	+ 0
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	21,9	22,3	- 1,7	26,2	24,2	+ 8,2
	(km/h)	80	80	+ 0	80	80	+ 0
CO <sub>2</sub> -Emission	(g/tkm)	60,6	59,9	+ 1,1	37,4	38	- 1,6

\*) Mittelwerte aus vier zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2500 bis 2600 Nm Maximalzugkraft und 480 bis 551 PS Nominalleistung

Lkw heranzuführen, muss bei einer fahrerorientierten Marke wie Scania nicht weiter betont werden. So ist es nur konsequent, dass die Schweden mit dem „Fahrer Eco-Modul“ ein Echtzeit-Support-System in ihre Fernverkehrs-Trucks einbauen, das dem Profi am Lenkrad Tipps und Rückmeldungen zur Verbesserung seiner Fahrweise liefert. Das innovative System, das in den Fernverkehrsfahrzeugen serienmäßig an Bord ist, wurde mit dem Ziel konzipiert, die bei einem Fahrertraining erworbenen Kenntnisse auf hohem Niveau zu stabilisieren. Daimler hat die Idee beim

## Tempomat Nie mehr ohne CCAP

Die größte Schwäche eines jeden automatischen Geschwindigkeitsreglers ist seine Blindheit. Nicht zuletzt deshalb predigen Eco-Trainer seit Ewigkeiten: Tempomat raus auf hügeligen und bergigen Strecken. Im güterverkehr-Test laufen die Trainer mit dieser Ermahnung ins Leere: Hier wird exakt nach Vorgabe gefahren. Die Spielregeln stehen fest, nur so lässt sich eine hinreichende Vergleichbarkeit von Testergebnissen darstellen. Volle Konzentration am Steuer ist da eine der Grundvoraussetzungen. Aber außerhalb der penibel durchgeführten Messfahrten, auf anderen Streckenabschnitten, da kommt auch der Tester schon mal ins Grübeln über die passende, sprich situationsgerechte Fahrzeugbedienung. Z. B. nachts, auf einem unbekanntem Autobahnabschnitt. Kenntnis über die Topografie gibt es nicht, und mit der Vorausschau sieht es finster aus. Besonders in der zweiten Lenkzeitschicht. 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, spielt in der Grundbewertung nur eine nachgelagerte Rolle. Schön wäre es, wenn die Tempomat-Regelung gleich beim nächsten Facelift auch auf die Getriebesteuerung zugreifen würde. So lange das aber noch nicht ins System hineinprogrammiert wurde, kann der Fahrer ganz leicht mithelfen: Getriebeschalter auf „Manuell“, und schon sind die allermeisten Ursachen für gelegentlich Fehlschaltung abgestellt. Aus gutem Grund empfehlen Scantias Öko-Trainer ohnehin, beim Automatikgetriebe immer ein waches Auge auf das Schaltverhalten zu werfen. Um im Zweifelsfall selbst das Kommando zu übernehmen. Zusammen mit CCAP wird das Fahren so zu einem Genuss ohne Reue.

You drive, we care.



» Ich will Erfolge zählen und keine Belege.«

Besuchen Sie den DKV auf der  
transport logistic  
Halle A6, Stand 303

4. - 7. Juni 2013  
Messe München

Turboschnelle Auslands Mehrwertsteuer-Rückerstattung – darauf können Sie sich bei Europas Marktführer für Tank- und Servicekarten verlassen.

DKV Euro Service – für mehr Effizienz und weniger Bürokratie.

24h-Service-Hotline 0800 358 358 3 | [www.dkv-euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)

P. Krueger, Fuhrparkleiter, 126 Mitarbeiter





Der Boardcomputer zeichnet das Fahrverhalten auf und gibt dem Chauffeur Tipps zum Spritsparen

neuen Mercedes-Benz Actros aufgegriffen und unter der Marke „Fleetboard“ etwas Vergleichbares installiert. Das Scania Fahrer Eco-Modul analysiert kontinuierlich Daten von verschiedenen Sensoren im Fahrzeug und wertet damit den Fahrstil des Fahrers aus. Beurteilt wird die Fahrweise anhand verschiedener Parameter, die auch beim Scania Fahrtraining im Mittelpunkt stehen. Es liefert

### Bremsen kann man auf drei Arten

dem Fahrer – zum Teil – wertvolle Tipps und Vorschläge und verschafft sich einen Gesamtüberblick über die individuelle Fahrweise. Von außen betrachtet muss man schon etwas genauer hinschauen, um den V8 von seinen R6-Brüdern zu unterscheiden. Das Logo nebst Silberschmuck hilft bei der Identifizierung. Der Stoßfänger knüpft an das Design der Front an und integriert Extras wie den

Radarsensor der adaptiven Geschwindigkeitsregelung (ACC) oder das LED-Tagfahrlicht.

Doch diese Optik wird schon bald von gestern sein, denn mit den neuen Euro-6-Motoren bekommt der Schweden-Laster auch ein Facelift außen und innen. Die Seitenverkleidungen der Sattelzugmaschine – serienmäßig in Fahrerhausfarbe lackiert – sollen nicht nur gut

### Von einem Eco-Training des Fahrers profitieren alle

aussehen, sondern überdies auch Sprit sparen: Ihre als aerodynamisch wirksam bezeichnete Form soll den Kraftstoffverbrauch laut Scania um 0,6% absenken. Zudem sind die Elemente auf den Anbau größerer Kraftstofftanks abgestimmt, haben eine integrierte Trittstufe für den Aufstieg hinter dem Fahrerhaus und sind angepasst an das linksseitig geführte Abgasendrohr. Hinter den Seitenverkleidungen können Zweiachs-Sattelzugmaschinen ein Tankvolumen von bis zu 1 500 l bunkern – auch die mit SCR-Motoren. Möglich wird das durch das Fahrgestellkonzept, das die Starterbatterien im Rahmenheck platziert. Eine große Auswahl

an werkseitig montierten Kraftstofftanks mit mehr Breite, Tiefe und Länge ermöglicht es

den Transportunternehmen, die Kraftstoffkapazität ihrer Sattelzugmaschinen auf die meisten der Fahrstrecken abzustimmen. Die Tatsache, dass die Tanks ab Werk verfügbar sind, machen die Sattelzugmaschinen fit für den sofortigen Einsatz ohne weitere Anpassungen nach der Auslieferung. Schon vor dem anstehenden Facelift überzeugt der V8 seinen Piloten durch sympathische Materialien am Armaturenbrett. Das serienmäßige Bett kann auf Wunsch durch eine ausziehbare Variante ersetzt werden. Die Breite der Liege lässt sich dann von 730 auf 900 mm einstellen. Die Verstellung der Breite ist mühelos möglich, indem das Vorderteil des Betts angehoben wird – auch wenn man darauf sitzt. Fazit: Ein Scania R 560 V8 kann – ordentlich gefahren – durchaus angemessen sparsam unterwegs sein. Das Urteil mag zunächst überraschen. Ist es doch gekoppelt



Am Multifunktionslenkrad lassen sich u. a. Tempomat und Bremsomat einstellen

mit sehr viel Fahrspaß dank V8-Sound, der trotz zeitgemäßer Abgasreinigung nicht gänzlich weggefiltert wird. Erfreulich ist neben dem gebotenen Tempo anspruchsvoller Strecke die adäquate Dauerbremsleistung mit dem zwar nicht serienmäßigen, aber allein schon aus Gründen des Wiederverkaufswertes unverzichtbaren Dauerbremssystem. Dass die komplexe Technik sich zudem einfach und überdies auf unterschiedlichen Wegen bedienen lässt, rundet das erfreuliche Fahrleistungsbild ab. Gewichtig zeigt sich der Scania R 500 V8 auf der Waage. Aus 7,6 t für das vollgetankte Testfahrzeug mit seiner mittelhohen Highline-Kabine werden mit fernverkehrstauglichen 1 200 anstelle hier nur 400 l Diesel an Bord gleich

**Peter Breitbach, Pressefahrer bei Scania, findet das Bett im R 560 ausreichend groß und bequem**



reichlich mehr als acht Tonnen Kampfgewicht. Das wäre in nutzlasterfühlbaren Einsätzen klar ertragsmindernd. Trotzdem: Für V8-Fans ist auch ein „kleiner“ V8 ein guter V8. Die Absatzzahlen

in Deutschland zeigen das. Die schiere Leistung des 730er mit seinen reifenfressenden 3 500 Nm Maximalzugkraft kann er naturgemäß nicht abliefern, aber gegen der Rest

der – ausnahmslos sechszylindrigen – Lastwagenwelt setzt er sich ziemlich souverän in Szene. Und vor allem: klangvoll!

Hans-Jürgen Wildhage ■



Nicht von  
der Stange