



Scania Streamline Euro 6

Einzig in seiner Art

Mit kräftigen technischen Neu- und Weiterentwicklungen startet Scania weiter in die Euro-6-Ära. Dass dabei bereits die nächste Generation von radikal abgasgereinigten Sechszylindern auf die ersten „supersauberen“ V8-Maschinen trifft, ist eine Scania-Spezialität.

Für Scania ist der anstehende Beginn der Euro-6-Ära ein alter Hut. Neben Mercedes-Benz ist die schwedische Lastwagenmarke aus dem Volkswagenkonzern der einzige Lastwagenhersteller, der überhaupt Sattelzugmaschinen und Lastwagen nach der scharfen Umweltnorm baut, anbietet und auch verkauft. Zwar waren die Stückzahlen an tatsächlich abgesetzten Fahrzeugen in den vergangenen Jahren eher übersichtlich, was den Vorsprung an Know

how aber nicht schmälert. Vorsprung, oder besser eine absolute Alleinstellung, bewahrt sich Scania bei seinen Topmotoren. So gibt es die ohnehin rare Gattung der Achtzylinder-V-Motoren in der Euro-6-Ära nur noch bei den Schweden aus Södertälje.

Der V8 ist der einzige Euro-6-Motor auf dem Markt

520 und 580 PS leisten die Saubermänner, die ihre Kraft von 2700 bzw. 2950 Nm jetzt aus 16,4 anstatt 15,6 l Hubraum schöpfen. Als absolutes Topmodell soll der heute 730 PS und 3500 Nm leistende Euro-5-Achtender

zum Jahreswechsel auf die nächste Abgasstufe gehievt werden – über die finale Leistungsausbeute schweigen die Nordmänner noch. Kein Geheimnis ist dafür der Fortschritt bei den Euro-6-Reihensechszylindern. Die für den Fernverkehr relevanten Maschinen arbeiten alle mit der 12,7-l-Maschine, die aus der Euro-5-Ära stammt. Dort war sie mit 400, 440 und 480 PS als SCR- und damit AdBlue-freie „Diesel-only“-AGR-Version unterwegs – Schnee von gestern. Scania wagt nun den

Opticruise und CCAP sind voll gefordert

Der neue Scania mit V8-Euro-6 stand für eine erste Proberunde bereit

radikalen 180-Grad-Turn und bietet zumindest erst einmal das 410-PS-Flottenmodell als „SCR-only“ an. Die gesamte Abgasrückführtechnik bleibt der Maschine erspart, was Gewicht (40 kg) und einiges an Kraftstoff einsparen dürfte. Zudem läuft der Motor, rein öltechnisch gesehen, sauberer. Wenngleich Scania keine längeren Wartungsintervalle für die 410-PS-Maschine angibt, dürfte die Partikelfilterstandzeit durch weniger Ascheablagerungen aus verbranntem Motoröl

dennoch profitieren. Beim Fahren verhält sich die Maschine nicht anders als die 450- und 490-PS-Versionen, die allerdings neben der SCR-Technik weiterhin eine Abgasrückführung an



zur Serienausstattung, genauso wie der hellseherische GPS-Tempomat CCAP. Beide zusammen schaffen es in ihrer jeweils jüngsten Evolutionsstufe, einen voll ausgelasteten 40-Tonner mit Weitblick durch hügeliges Terrain zu pilotieren. Wobei auffällig ist, dass Scania's Glaube an die faktisch vorhandene Durchzugskraft ihrer Euro-6-2.0-Maschinen nicht ganz so groß zu sein scheint wie bei Daimler. Dort ackern die Sechszylinder im neuen Actros mit dem Vorausschau-Tempomat PPC noch drehzahlgedrückter im zwölften Gang mit Vollast über die Hügel als die neuen Schwedenmaschinen. Daimlers Vorlage mit dem Eco-Programm für Getriebe und GPS-Tempomat haben die Scania-Techniker jedoch perfekt für die neuen Streamline-Fahrzeuge adaptiert. So gönnt sich der hauseigene GPS-Tempomat im neuen Eco-Programm jetzt einen kräftigen „Unterschwung“ von 12 % der gesetzten Marschgeschwindigkeit, um noch deutlicher als bisher Kraftstoff einzusparen. Demselben Ziel dient auch das im Spritspar-Programm unterdrückte „Angasen“ vor einer Steigung. Im Normalprogramm wird das Tempo fallweise um vier Prozent gesteigert, um besser über einen Hügel zu kommen, bei

Bord haben. Bei allen drei Maschinen greift Scania gern zur langen 2,59-er Achsübersetzung, was die Drehzahl mächtig drückt und damit hohe Anforderungen an das vollautomatische Opticruise-Getriebe stellt. Das gehört beim „Streamline“-Paket

Eco fällt das weg. Bei unserem ersten Fahrereindruck zeigte sich Scania's aufgefrischter GPS-Tempomat erneut von seiner besten Seite. Die neuen Einstellmöglichkeiten sind leicht aufzurufen und einzustellen, eine wichtige Voraussetzung, um gut gemeintes Ingenieurwissen letztendlich im rauen Alltag ankommen zu lassen. Natürlich könnte es Scania dem Fahrer auch ganz überlassen, die relevanten Parameter der vorausschauenden Geschwindigkeitsregelung zu programmieren. Aber das würde nur verwirren. Besser scheint die hier gefundene Lösung mit den definierten Programmpaketen zu sein. Besonders erfreulich an Scania's neuen CCAP- und Opticruise-Paket aber ist die Tatsache, dass beide wiederum serienmäßiger Bestandteil eines umfassenden Spritspar-Pakets sind. Das ganze heißt Streamline und ist für die Fernverkehrs-Sattelzugmaschine und -Lkw aus der G- und der R-Baureihe



Wenn der Schwede in die Werkstatt muss, kann Scania per Ferndiagnose schon im Vorfeld feststellen, was bei dem Lkw gemacht werden muss

lieferbar. Der Name Streamline greift dabei auf eine Innovationspaket aus dem Jahre 1991 zurück, als die Scania-Lastwagen noch böse Kanten-Kisten waren und die Lehre der Aerodynamik gerade erst das Laufen lernte. Der Luftwiderstandsbeiwert wurde damals um unglaubliche 15% verbessert, der Kraftstoffverbrauch sank in der Folge um bis zu fünf Prozent. Der Scania Streamline setzte seiner Zeit neue Maßstäbe und erwarb sich in kurzer Zeit bei Lkw-Fans in ganz Europa Kultstatus.

Scania Euro-6-Aggregate

Motor Typ	Nennleistung kW/PS	Nenn-drehmoment Nm	Abgasreinigung
DC13 115 410	302/410	2 150	SCR, DPF, D-Kat
DC13 124 450	331/450	2 350	AGR, SCR, DPF, D-Kat
DC13 125 490	360/490	2 550	AGR, SCR, DPF, D-Kat
DC16 101 520	382/520	2 700	AGR, SCR, DPF, D-Kat
DC16 102 580	427/580	2 950	AGR, SCR, DPF, D-Kat

AGR Abgasrückführung
 SCR selektive katalytische Reduktion, Katalysmittel AdBlue erforderlich
 DPF Dieselpartikelfilter
 D-Kat Diesel-Katalysator

Mobile Auffahrampen
 Wartungsfrei! Feuerverzinkt für 7-70 t!

Wahlweise 1-, 2- oder 3-Seiten-Verladung

Qualität aus großer Erfahrung

www.wk-maschinenbau.de
WESTPHALEN & KANN
 Maschinenbau · 24357 Fleckeby · Appelljord 3

Tel. 0 43 54 / 306
 Fax 0 43 54 / 8439



Eine App für das Smartphone zeigt dem Fahrer, wo die nächste Scania-Niederlassung ist

Diesem speziellen Status ist es zu verdanken, dass immer noch eine große Anzahl attraktiv aussehender, 20 Jahre alter Scania R113 und R143 Streamline Lkw auf europäischen Straßen im Einsatz ist. Heute gehört zum Streamline-Paket anno 2013 wieder jede Menge aerodynamischer Feinschliff.

Dazu nahmen sich die Aerodynamik-Spezialisten aus Södertälje alle potenziellen Bereiche noch einmal vor, um den Luftwiderstand zu senken und damit den Dieseldurst weiter zu verringern. Bei diesen Modifikationen wurden die Konturen des Fahrerhauses weiter abgerundet, sodass der Luftstrom

auch an den Seiten des Fahrerhauses mit minimalem Widerstand vorbeiströmt. Dabei ist jedoch eine gewisse Turbulenz erforderlich, damit Spritzwasser und Schmutz von den Türgriffen ferngehalten werden. Die Lösung:

eine patentierte Windabweiserlippe oberhalb der Hauptscheinwerfer. Zu dieser

Lippe gehört ein Luftkanal, der die erforderliche Verwirbelung erzeugt. Die Windabweiserlippe ist an die verschiedenen Höhen der G- und R-Fahrerhäuser angepasst. Beim V8 zielt diese Lippe eine verchromte Einlage, die die übrigen V8-Stylingelemente ergänzt. Eine neue Sonnenblende

Der Fahrer kann mit Augenmaß justieren

Diagnostik Alles immer online

Zusammen mit dem neuen Streamline-Paket stellt Scania mehrere neue Dienste vor, die die Verfügbarkeit der Fahrzeuge steigern und die Zusammenarbeit mit der Scania Werkstatt erleichtern sollen. Ferndiagnosefunktionen ermöglichen es der Werkstatt und der Notrufzentrale Scania Assistance, die Diagnose ferngesteuert vorzunehmen, um sich entsprechend auf die Pannunterstützung eines liegengebliebenen Fahrzeugs oder die Betreuung in der Werkstatt vorzubereiten.

Als Vorbereitung eines geplanten Werkstattbesuchs ist die Scania Werkstatt in der Lage, den Statusbericht des Fahrzeugs herunterzuladen, um Wartung oder Reparatur zielgerichtet zu planen. Dadurch wird der Gesamtprozess ab dem Moment beschleunigt, in dem das Fahrzeug in der Werkstatt eintrifft. Für den Kunden zahlt sich dies in Form höchster Fahrzeugverfügbarkeit aus.

Fahrer oder Unternehmer können mit einer Scania Werkstatt sofort Kontakt aufnehmen, wenn unterwegs etwas Unerwartetes geschieht. Die Werkstatt kann dann die Ferndiagnose vornehmen, während das Fahrzeug rollt – ohne Betrieb oder Fahrer dadurch zu stören. Aufgrund der vorgenommenen Diagnose kann die Werkstatt den Fahrer entweder telefonisch dabei unterstützen, das Problem zu lösen oder einen Werkstattbesuch buchen, bei dem der Lkw von Scania Technikern gezielt geprüft wird.

Meinung Scania im Wandel



Ein schickes Auto, der neue Scania. Kein neues Modell, klar. Aber es sind manchmal die kleinen Dinge, die gefallen. Die neue Sonnenblende mit den neuen, kleinen Leuchten drin. Zweifarbig lackiert sieht der Sonnenschutz einfach hübsch aus. Wie auch die neuen Scheinwerfer nebst den optionalen LED-Rückleuchten. Dass aber die ärgerliche Spiegelverschmutzung nach einem Scheiben-Wisch-Wasch dank Streamline nun vom Tisch ist, lässt sich nach der ersten Probefahrt leider nicht feststellen.

Aber dafür überzeugt der Fortschritt beim vorausschauenden Tempomat-System CCAP. Zunächst einmal ist die Aufnahme in den serienmäßigen Lieferumfang erfreulich, und dann gefallen dem engagierten Scania-Trucker sicher auch die neu verfügbaren Einstellmöglichkeiten. Denn traditionell gewährt die Schwedenmarke mit dem hohen Image-Faktor für Fahrerfragen dem Fahrpersonal an seinem Arbeitsplatz reichlich Mitsprachemöglichkeiten bei der Fahrzeugbedienung.

Dass es bei der neu geschaffenen Programmvelfalt für Opticruise und CCAP – es gibt immerhin vier Programme, von denen drei in ein Auto eingebaut werden können – auch eine sogenannte Flottenversion gibt, nimmt der Chronist pflichtgemäß zur Kenntnis. Wirklich empfehlen können wir Knebelelektronik mit Downgrading-Charakter definitiv nicht. Motivierte Fahrer verlieren dadurch ein wichtiges Feld zur Selbstbestätigung. Demotiviertes Fahrpersonal bringt man hingegen besser mit Trainings auf Kurs – leicht gesagt in Zeiten des Mangels an qualifizierten Lastwagenlenkern.

hju

verbessert ebenfalls den Luftstrom und unterstreicht zugleich die neue Optik. Die Befestigungen wurden ebenso gezielt überarbeitet wie die neuen, fein integrierten Zusatzscheinwerfer und LED-Begrenzungsleuchten. Dabei sind die neuen Zusatzscheinwerfer nicht nur Styling-Elemente. Zugleich wurde die Lichtausbeute verbessert. Die Enden der Sonnenblenden wurden geöffnet, damit Luft

zu den Seiten des Fahrerhauses austreten kann. Diese Veränderung reduziert zudem das Fahrtwindgeräusch. Die aerodynamische Überarbeitung der Fahrerhauskonturen und der Sonnenblende senkt den Kraftstoffverbrauch bei Marschgeschwindigkeit bei den Fahrerhäusern

Die Aerodynamik wurde noch einmal verbessert

der Scania Baureihen G und R um bis zu ein Prozent – 1991 brachte Streamline noch fünf Prozent.

Hans-Jürgen Wildhage ■



Scania bietet seinen neuen Lkw mit V6- oder V8-Motor mit Euro 6 an

Fotos: Scania, Wildhage