



# Alte Probleme

Scania

Im letzten TÜV-Report mit deutlichem Trend nach oben schwächt Scania im aktuellen Untersuchungszeitraum wieder einmal.

**Im letzten TÜV-Report glänzt Scania mit sehr guten Ergebnissen, sogar die Vier- und Fünfjährigen waren vorbildlich. In diesem Jahr wird das Bild uneinheitlicher – andere OEMs werden besser.**

Der 2019 hochgelobte Scania rollt nun als Drei- und Vierjähriger zu den Hauptuntersuchungen. Hält die Baureihe das, was sie als Ein- und Zweijährige versprach? Bei den Jungfahrzeugen reiht sich Scania mit unbeanstandeten HUs im Mittelfeld ein. 89,4 Prozent der Einjährigen werden durchgewunken, vor zwei Jahren waren das 1,1 Prozent mehr. Auch die mangelfreien Zweijährigen verlieren 1,9 Prozentpunkte (zuvor 84,6 %). Damit ist Scania

recht nah am Durchschnitt aller Hersteller. Allerdings reichen die Schweden weder bei den Jungen, noch bei den betagteren Fahrzeugen an die positiven eigenen Werte von vor zwei Jahren heran! Gegenüber dem letzten TÜV-Report Nutzfahrzeuge schneidet Scania also bei den Jungen etwas schlechter ab und bestätigt diesen Trend bis hin in die Altersgruppe der Fünfjährigen mit 69,9 Prozent (zuvor 70,3 %). Die Annäherung an den



Scania

Auch Scania setzt verstärkt auf Erdgas- und Hybridtechnik

verkehrs  
RUNDschau  
Profi-Test

Praxis-Urteil

Der letzte Modellwechsel 2016 lief ohne Kinderkrankheiten und auch die Ergebnisse des TÜV-Reports entwickelten sich positiv – bis jetzt. Der V8 ist noch immer gesetzt und aktuell mit bis zu 770 PS der stärkste Serien-Lkw-Antrieb in Europa. Zu den Pluspunkten gehören das umfangreiche Diagnosesystem sowie lange Wartungsintervalle. Scania forciert aktuell den Einsatz von Erdgas, Hybridtechnik und baut als einziger Oberleitungs-Lkw.

Typendarstellung und Modellpflege

Scania liefert nur Lkw ab 16 Tonnen. Der Baukasten umfasst drei Grundbaureihen: R/S = Fernverkehr, P = Verteiler und G = Bau; Scania liefert sehr viele Kabinenversionen.  
**2004:** R-Modell löst 4er-Baureihe ab  
**2005:** Der letzte T (Hauber) verlässt das Band. Der P (schwerer Verteiler) mit Fünfzylinder-Motor wird eingeführt  
**2006:** Facelift mit optischen Retuschen und qualitativ hochwertigerem Interieur  
**2009:** Jubiläum „40 Jahre V8“, Einführung R 730; der R wird „Truck of the Year 2010“

**2011:** Scania führt als erster Hersteller Euro-6-Lkw ein  
**2013:** Scania lanciert „Euro 6 2.0“, dazu Facelift und verbrauchsoptimierter Streamline  
**2014:** Drei neue V8- und zwei „SCR-only“-Sechszylinder erweitern das Euro-6-Angebot  
**2015:** Optimierungen des GPS-Tempomaten, Verbesserungen Eco-Roll. Letzte Überarbeitung der bewährten Baureihe mit einer optimierten Getriebesteuerung  
**2016:** Einführung der neuen Baureihe R/S mit zusätzlichen Kabinenversionen und im

Detail optimierten Antriebssträngen. Verbesserte Opticruise-Getriebe mit Wellenbremse zum schnelleren Schalten  
**2017:** Einführung der schweren Verteilerbaureihe P auf Basis der neuen Generation. Vorstellung der optimierten V8-Generation mit SCR only im Bereich von 520 bis 680 PS  
**2018:** Erdgas-Motor mit bis zu 410 PS. Vorstellung der auf der neuen Generation basierenden Low-Entry-Modelle  
**2019:** Oberleitungs-Lkw gehen in Test  
**2020:** V8 mit 770 PS und 3500 Nm

Branchendurchschnitt zeigt also deutlich, dass es sich vor zwei Jahren tatsächlich um Vorschusslorbeeren gehandelt hat, die der Verifizierung nicht standhalten und sich Richtung Mittelmaß zurückbewegen. Ein weiteres interessantes Detail sind die erheblichen Mängel der Vier- und Fünfjährigen. Die liegen in der aktuellen Betrachtung nicht nur über dem Durchschnitt der sechs Lkw-Hersteller. Hier ist auch zur Vergleichszahl von vor zwei Jahren jeweils etwa ein Prozent mehr in der Tabelle zu lesen – kein gutes Zeugnis.

Mängel steigen, Laufleistung auch

Allerdings muss man Scania – was die durchwachsenen HU-Ergebnisse betrifft – bescheinigen, dass die vorgestellten Fahrzeuge im Vergleich meist mehr Kilometern auf dem Tacho haben als die Lkw der Marktbegleiter. Offenbar sind viele Scania im Fernverkehr unterwegs. Ein paar Details, die für die Verschlechterung unterm Strich verantwortlich sind, aber auch einzelne Verbesserungen, lassen sich aus den Einzelmängeln ablesen: Die Lenkgelenke bei den Vier- und Fünfjährigen haben sich gegen den Trend im letzten TÜV-Report verschlechtert. Auch die Federn und Dämpfer machen inzwischen durch alle Altersklassen hindurch mehr Probleme als noch vor zwei Jahren. Ebenso wird öfter Rost attestiert. Nach wie vor vorbildlich sind alle drei relevanten Bremskategorien bei den Schweden. Und auch die hintere Beleuchtung steht nicht mehr so oft im Prüfprotokoll wie damals. Last but not least: Beim Thema Ölverlust ist Scania absoluter Primus mit den erneut geringsten Wert von allen.

SCANIA					
Befund der Hauptuntersuchung					
Alter in Jahren	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Laufleistung in Tkm	101	203	289	379	452
Ohne Mängel	89,4%	82,7%	77,0%	72,7%	69,9%
Geringe Mängel	4,8%	8,1%	9,1%	8,2%	8,8%
Erhebliche Mängel	5,7%	9,1%	13,9%	18,9%	21,1%
Gefährliche Mängel	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	0,2%
Mängelanalyse					
Lichtanlage					
Abblendlicht	0,8%	1,1%	2,3%	3,2%	3,3%
Beleuchtung vorn	1,0%	1,0%	1,9%	2,2%	2,7%
Beleuchtung hinten	2,3%	3,2%	4,7%	6,4%	6,6%
Blinker/Warn blinker	0,1%	0,1%	0,4%	0,9%	1,3%
Karosserie/Fahrwerk					
Achsaufhängung	0,0%	0,2%	0,6%	1,2%	1,9%
Achsfedern/Dämpfung	0,2%	0,4%	1,1%	1,8%	3,1%
Antriebswellen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lenkanlage	0,1%	0,2%	0,5%	0,4%	0,4%
Lenkgelenke	0,1%	0,8%	2,8%	5,9%	7,2%
Rost/Riss/Bruch	0,2%	0,5%	0,7%	1,5%	1,5%
Antriebsstrang					
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1%	2,5%	1,3%	1,3%	2,2%
Motormanagement/AU	0,1%	0,1%	0,4%	1,0%	1,2%
Auspuffanlage	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,4%
Bremsanlage					
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,7%
Funktion der Feststellbremse	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%
Bremsleitungen	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Bremsschläuche	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bremstrommeln/-scheiben	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%