

Scania ist europaweit der einzige Hersteller mit einem Achtzylinder im Programm



# Mit neuem Konzerndiesel

**Scania brachte zuletzt seinen neuen DC13-Reihensechszylinder. Das Aggregat soll bald auch bei weiteren Lkw-Marken des VW-Konzerns zum Einsatz kommen.**

Die Marke Scania gehört wie MAN zum Volkswagen-Konzern und genießt nicht nur unter Berufskraftfahrern hohes Ansehen. Ein langjähriger Baustein zum Erfolg

ist ohne Frage der fast schon als legendär geltende V8-Motor, der für ein entsprechendes Sound-Bett und souveräne Kraftentfaltung steht. Hinzu kommt, dass Scania mittlerweile europaweit längst der einzige Hersteller ist, der überhaupt noch einen Achtzylinder anbietet. Geht es um Wirtschaftlichkeit, führt aber auch bei Scania kein Weg am Reihensechszylinder vorbei. Hier bietet der Hersteller das aktuell jüngste Aggregat am Markt, das – erst vor knapp zwei Jahren komplett neu entwickelt – der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Außer in Scania-Fahrzeugen soll der DC13-Sechszylinder in nächster Zeit auch in den Lastwagen der anderen Lkw-Marken unter dem VW-Dach, beispielsweise MAN und Navistar, zum Einsatz kommen, weshalb man also durchaus von einem Konzernaggregat sprechen kann. Zum Einsatz kommt er bei Scania in den schweren Baureihen „G“, „R“ und „S“ und gefällt der Kundschaft mit niedrigen Dieserverbräuchen und souveräner Leistungsentfaltung. Maximal 560 PS leistet der Motor, wodurch er dem erwähnten Acht-

## Typendarstellung und Modellpflege

Scania liefert nur Lkw ab 16 Tonnen. Der Baukasten umfasst drei Grundbaureihen: R/S = Fernverkehr, P = Verteiler und G = Bau.  
**2004:** R-Modell löst 4er-Baureihe ab  
**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. Verbessertes 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  
**2021:** Vorstellung des neuen DC13-Sechszylinders in Kombination mit neuen Getrieben  
**2022:** Präsentation der schweren Sattelzugmaschinen mit batterieelektrischem Antrieb

## SCANIA

| Alter in Jahren                  | 1         | 2          | 3          | 4          | 5          |
|----------------------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Laufleistung in Tkm</b>       | <b>98</b> | <b>198</b> | <b>300</b> | <b>377</b> | <b>421</b> |
| <b>Ohne Mängel</b>               | 87,7 %    | 79,2 %     | 75,9 %     | 71,4 %     | 65,5 %     |
| <b>Geringe Mängel</b>            | 5,5 %     | 10,7 %     | 12,2 %     | 11,9 %     | 11,9 %     |
| <b>Erhebliche Mängel</b>         | 6,8 %     | 10,0 %     | 11,8 %     | 16,5 %     | 22,4 %     |
| <b>Gefährliche Mängel</b>        | 0,0 %     | 0,1 %      | 0,0 %      | 0,1 %      | 0,1 %      |
| Abblendlicht                     | 1,2 %     | 1,3 %      | 2,2 %      | 2,0 %      | 2,7 %      |
| Beleuchtung vorn                 | 1,1 %     | 1,0 %      | 0,9 %      | 1,8 %      | 1,7 %      |
| Beleuchtung hinten               | 3,6 %     | 3,6 %      | 4,4 %      | 4,8 %      | 7,1 %      |
| Blinker/Warnblinker              | 0,1 %     | 0,3 %      | 0,4 %      | 0,6 %      | 1,2 %      |
| Achsaufhängung                   | 0,0 %     | 0,1 %      | 0,3 %      | 0,8 %      | 2,0 %      |
| Achsfedern/Dämpfung              | 0,4 %     | 0,7 %      | 1,1 %      | 2,1 %      | 3,6 %      |
| Antriebswellen                   | 0,0 %     | 0,0 %      | 0,0 %      | 0,0 %      | 0,0 %      |
| Lenkanlage                       | 0,2 %     | 0,2 %      | 0,7 %      | 0,9 %      | 0,9 %      |
| Lenkgelenke                      | 0,2 %     | 1,0 %      | 2,0 %      | 4,9 %      | 8,8 %      |
| Rost/Riss/Bruch                  | 0,3 %     | 0,4 %      | 0,4 %      | 0,7 %      | 1,2 %      |
| Ölverlust Motor/Antrieb          | 0,6 %     | 3,0 %      | 3,9 %      | 3,9 %      | 3,2 %      |
| Motormanagement/AU               | 0,1 %     | 0,4 %      | 0,6 %      | 0,7 %      | 1,5 %      |
| Auspuffanlage                    | 0,0 %     | 0,0 %      | 0,0 %      | 0,1 %      | 0,3 %      |
| Funktion der Betriebsbremsanlage | 0,0 %     | 0,0 %      | 0,2 %      | 0,5 %      | 0,7 %      |
| Funktion der Feststellbremse     | 0,0 %     | 0,1 %      | 0,1 %      | 0,3 %      | 0,4 %      |
| Bremsleitungen                   | 0,0 %     | 0,1 %      | 0,1 %      | 0,0 %      | 0,1 %      |
| Bremsschläuche                   | 0,0 %     | 0,0 %      | 0,1 %      | 0,0 %      | 0,1 %      |
| Bremstrommeln/-scheiben          | 0,0 %     | 0,1 %      | 0,1 %      | 0,2 %      | 0,3 %      |

zylinder deutlich in die Parade fährt. Weil Scania beim DC13 auf eine Abgasrückführung verzichtet und zusätzlich die Verbrennung auf möglichst heiß getrimmt hat, wird allerdings eine doppelte Menge Harnstoffeinspritzung erforderlich, um die Abgase in den aktuellen Normen zu halten. Das hat zur Folge, dass die neuen Scania-Motoren vergleichsweise viel AdBlue konsumieren, was in Zeiten hoher AdBlue-Preise längst nicht jedem Eigner gefällt.

## Niedrige Teillastverbräuche

Eine weitere Maßnahme zur Verbrauchsreduzierung: Die Overdrive-Funktion im zwölften Gang des neuen automatisierten Getriebes. Diese aktiviert die Steuerungssoftware in Verbindung mit dem GPS-Tempomaten immer dann, wenn sie es als sinnvoll erachtet. Und zwar in den Momenten, wenn es für den Motor gerade nichts oder so gut wie nichts zu tun gibt. Dann liegen bei Reisetempo 85 km/h in Verbindung mit der oben erwähnten

Achsübersetzung rekordverdächtige 825 Umdrehungen an – niedrigste Teillastverbräuche sind laut Scania die Folge. Der neue DC13 macht diesen Drehzahlkeller problemlos mit. Auch wenn er das volle Drehmoment von 2500 Newtonmetern erst 75/min später abliefern, hat man im Drehzahlkeller keinesfalls den Eindruck von Überforderung oder Kraftlosigkeit. Im Gegenteil, man traut dem Motor ohne Weiteres zu, harmlosere Steigungen noch locker im Overdrive-Modus überwinden zu können. Im nächsten Schritt wird man sich bei Scania der Modernisierung der Fahrerhäuser widmen. Unter anderem werden die analogen Armaturen dabei einer digitalen Version weichen, die hoffentlich eine ähnlich intuitive Bedienbarkeit aufweist, wie es bisher der Fall ist. Ebenfalls Verbesserungen verspricht der Hersteller in Sachen Over-the-air-Software-Aktualisierung.

## Hohe Laufleistung gut gemeistert

Scania-Fahrzeuge, die beim TÜV zur Hauptuntersuchung vorfuhren, zeigten eine überdurchschnittliche Kilometerleistung auf ihren Tachometern. Ein Hinweis auf besonders intensive Nutzung. Trotz der absolvierten Laufleistung liegen aber die Prozentzahlen der Scania-Lkw, welche die Hauptuntersuchung ohne Mängel absolvierten, im Rahmen des Durchschnittsniveaus aller untersuchten Marken. Ebenfalls unauffällig sind die Werte bei den Scania-Lkw, die aufgrund erheblicher Mängel die HU nicht bestanden. ■■■



Trotz vergleichsweise hoher Laufleistungen bleibt Scania in der Mängelstatistik unauffällig

Fotos: Scania