

## Lastwagen über 7,5 t

Artikel vom 26. Februar 2020

Aufbauten und Systeme für die Abfallsammlung



Für Scania begann die dritte Phase der Einführung der neuen Lkw-Generation für den europäischen Markt. Im Vordergrund standen Entsorgungs-, Kommunal- und Einsatzfahrzeuge.

Für Scania beginnt nun die dritte Phase der Einführung der neuen Lkw-Generation für den europäischen Markt. Im Vordergrund stehen städtische Anwendungen, die im Verteilerverkehr und im Transportgeschäft zwischen und in Städten und deren Umgebung zum Einsatz kommen sowie Entsorgungs-, Kommunal- und Einsatzfahrzeuge. Urbane Mobilität ist für Effektivität, Effizienz, Attraktivität und Nachhaltigkeit moderner Städte von entscheidender Bedeutung. Eine neue Generation der Reihenfünfzylinder-Motoren sowie die ersten Varianten des neuen G-Fahrerhauses stehen Kunden jetzt zur Verfügung. Sechs neue Motoren ergänzen das Euro-6-Motorenangebot von Scania: mit höherer Effizienz und 3 % Einsparung an Kraftstoff. Das neue Erscheinungsbild trägt die Handschrift hauseigener Designer. Die Formensprache sorgt für einen futuristischen Eindruck und vereinigt die Souveränität, die typisch ist für einen Scania mit Stilelementen der vorhergehenden Generation. Nach Einführung aller Varianten stehen 24 verschiedene Fahrerhausmodelle zur Auswahl. Sie alle basieren auf dem modularen Baukastensystem von Scania. Somit kann für jeden Kundentyp eine optimale und nachhaltige Lösung angeboten werden – unabhängig davon, ob der Schwerpunkt auf Innenraum, Kraftstoffverbrauch, maximalem Komfort oder größter Ladekapazität liegt. Scania verspricht bei der neuen Generation eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs von bis zu 5 % – unabhängig vom gewählten Euro-6-Motor. Circa 3 % der Kraftstoffeinsparung sind auf die Optimierung des Motors zurückzuführen. Die übrigen 2 % sind das Ergebnis einer optimierten Aerodynamik und einer verfeinerten Schaltstrategie. Alle Oberflächen, angefangen bei der Fahrzeugfront,

den Seiten und bis zum Unterboden, bieten so wenig Luftwiderstand wie möglich. Zusatzausrüstungen wie Windabweiser und Seitenschutz wurden sorgfältig in das Gesamtdesign eingepasst. Sowohl das R- als auch S-Fahrerhaus verfügen über ein noch größeres Platzangebot, das sich in einem etwas über 5 cm längeren und 3 cm höheren Innenraum widerspiegelt. Das neue Standarddach ist nun 10 cm höher, während R- und S-Fahrerhaus mit hohem Dach um ganze 16 cm gewachsen sind. Ein benutzerfreundlicher und ergonomisch gestalteter Einstieg mit vier Stufen führt beim S-Fahrerhaus zum Arbeitsplatz. Die Fahrerposition wurde bei allen neuen Fahrerhäusern um 65 mm nach vorn und um 20 mm nach außen versetzt. Damit sollte den Bedürfnissen der Fahrer Rechnung getragen und gleichzeitig Sicherheit, Sicht sowie Innenraumgefühl verbessert werden. Bei der IAA 2018 präsentierte Scania einen niedrigen, mit LNG betriebenen Gas-Lkw für den Fernverkehr und den Volumentransport. Der Scania R 410 4x2 CR20 mit hohem Dach, 3750 mm Radstand und mit neuem 13-l-Motor mit 410 PS ist in der Tat speziell auf den Transport großvolumiger Waren zwischen den VW-Produktionsanlagen ausgelegt. Er ist mit schlanken 23 Zoll großen LNG-Tanks ausgestattet, die mit Biogas eine Reichweite von bis zu 700 km erzielen. Der Gas-Lkw zeichnet sich durch eine geringe Fahrgestellhöhe aus, die mithilfe eines niedrigen Scania Fahrgestells mit niedriger Vorderachse und einer bestimmten Hinterachsaufhängung ermöglicht wird. Das Ergebnis ist ein um 50 mm niedrigeres Fahrgestell trotz Gasanlage. Auf der IAA 2012 erstmals vorgestellt, kommt die zweite Generation Euro-6-Motoren von Scania in die neuen Fahrzeuge. Die 450 und 490 PS starken Euro-6-Motoren ermöglichen eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 2 %. Ein nur mit SCR-Technologie ausgestatteter, 410 PS starker Sechszylinder bietet besondere Wirtschaftlichkeit. Scania Kunden haben nun die Wahl zwischen neun Euro-6-Leistungen – vom 250 PS starken 9-l-Motor bis hin zum 580 PS starken V8. Weitere Motorleistungen werden noch folgen. Darüber hinaus bietet Scania zwei Gasmotoren an, die entweder mit Biogas, Erdgas (CNG) oder Flüssigerdgas (LPG) betrieben werden können. Für die Vielzahl an Einsatzbedingungen von Bau- und den davon abgeleiteten Kommunalfahrgestellen bietet Scania eine umfangreiche Modellreihe an. Dafür stehen verschiedene Motoren – von 169 kW (230 PS) bis 456 kW (620 PS) – und verschiedene Getriebe einschließlich eines 12-Gang-Getriebes mit Overdrive für den Einsatz mit Außenplanetenachsen zur Auswahl. Die meisten Antriebsstränge können mit Scania Opticruise und Scania-Retardern ausgerüstet werden. Verschiedene drehmomentstarke Nebenantriebe sind für Motoren und Getriebe verfügbar. Für Fahrzeuge mit Schaltgetriebe ist ein elektronischer Kupplungsschutz lieferbar, der die Haltbarkeit der Kupplung verlängert und eine mühelose und präzise Bedienung ermöglicht. Die neuen Hybrid-Lkw werden vom Scania-DC09, einem 5-Zylinder-Reihenmotor, angetrieben. Dieser wird mit HVO (hydriertem Pflanzenöl) oder Diesel betrieben und verfügt parallel dazu über einen Elektromotor, der 130 kW (177 PS) Strom und 1050 Nm erzeugt. Das Energiefenster der wieder aufladbaren Lithium-Ionen-Batterie ist auf 7,4 kWh voreingestellt, um eine lange Akkulaufzeit zu gewährleisten. Dank elektrischer Nebenaggregate für die Lenkung und die Luftversorgung der Bremsen können die Lkw vollständig elektrisch und ohne Unterstützung des Verbrennungsmotors betrieben werden. Zu den Achskonfigurationen gehören Allradfahrzeuge ebenso wie eine oder zwei angetriebene Achsen, Einzel- und Außenplanetenachsen. Die Federungsalternativen umfassen Luft-, Parabel- und Trapezfederungen. Für extreme Offroadeinsätze gibt es extra starke Rahmen. Das technisch mögliche Gesamtgewicht beträgt bis zu 150 t. Im breit aufgestellten Kabinenprogramm kann zwischen den geräumigen mittellangen P-, G- und R-Fahrerhäusern sowie der Basisvariante des P- und G-Fahrerhauses gewählt werden (es können auch lange Fahrerhäuser spezifiziert werden). Die Baureihe P von Scania bietet ein umfassendes Fahrerhausprogramm an: Gewählt werden kann zwischen kurzen, mittellangen und langen Fahrerhäusern sowie zwischen Low-Entry- und Mannschaftsfahrerhäusern. Der Jahrgang 2013 ist gekennzeichnet durch Detailänderungen beim Low-Entry-P-Fahrerhaus: Der Beifahrersitz ist weiter nach hinten versetzt, so dass die Einstiegsöffnung völlig frei

bleibt, zudem wird die P-Version jetzt in den drei Dachhöhen flach, normal und hoch angeboten. Im Rahmen einer umfassenden Modellpflege hat Scania sein Angebot an Bau- und Kommunalfahrzeugen nochmals erweitert. Neben den neuen Baufahrzeugen für den schweren Einsatz und der neuen Optik der P-Baureihe stellt Scania eine Fülle neuer Funktionen und Aufbauoptionen für dieses Fahrzeugsegment vor. Eine luftgefederte 9-t-Vorderachse ist ab sofort wahlweise verfügbar. Ebenso eine Vollluftfederung in Kombination mit Trommelbremsen bei 6x4-, 8x4- und 8x4/4(mit gelenkter Nachlaufachse)-Fahrzeugen in Kombination mit dem Hochleistungs-19/21/26-t-Doppelachsaggregat mit Außenplaneten. Luftfederung hinten ist in Kombination mit EBS und Scheibenbremsen bei 6x4, 8x4 und 8x4/4(mit gelenkter Nachlaufachse)-Lastwagen mit dem leichteren 19/21-t-Doppelachsaggregat mit Außenplaneten optional erhältlich. Hier ist die Kombination mit Hill-Hold möglich. Eine Zwei-Balg-Luftfederung in Kombination mit hoher Fahrgestellausführung ist als zusätzliche Option für 4x2-, 6x2- und 6x4-Sattelzugmaschinen sowie bei 4x2-, 6x2-, 6x4-, 8x2- und 8x4-Fahrgestellen mit hoher Fahrgestellausführung verfügbar. Dies führt zu einer Gewichtsersparnis von 50 bis 120 kg, je nach Achskonfiguration. Die Bodenfreiheit wurde vergrößert und die Anordnung bietet mehr Platz für die Kraftstofftanks. Zudem erweiterte Scania seine Vielfalt an werksseitigen Vorbereitungen. Zu den komplett aufgebauten, über die Scania Organisation ausgelieferten Fahrzeugen zählen 1-, 2- oder 3-Seiten-Kipper von 10,5 bis 20 m<sup>3</sup>, Achskonfigurationen 6x2, 6x4, 6x6 und 8x4, Betonmischer, Fahrzeuge für Wechselaufbauten, 6x2, Hakengeräte und Absetzkipper. Neu bei Scania ist der »Side Defender«.



Neu bei Scania ist der »Side Defender«. Der neue Abbiegeassistent erkennt seitliche Objekte im toten Winkel, warnt den Lkw-Fahrer und schützt so Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer, Fußgänger und Motorradfahrer.

Der neue Abbiegeassistent erkennt seitliche Objekte im toten Winkel, warnt den Lkw-Fahrer und schützt so Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer, Fußgänger und Motorradfahrer. Mit seinen zwei Überwachungsmodi ist er nicht nur für den Innenstadtbereich, sondern auch für Spurwechsel geeignet. Ab 2022 müssen alle neuen Lkw in der Europäischen Union mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet sein, so der Beschluss des Binnenmarktausschusses des Europäischen Parlaments vor ein paar Monaten.

---

**Hersteller aus dieser Kategorie**

