

SCANIA

Ein echtes Vollblut

scania



Der Name Scania steht für Perfektion: Mit Überlegenheit in allen Details und einer harmonischen Ganzheit. Das Aussehen spiegelt die Stärke, die Ausdauer und das Ergebnis jahrzehntelanger Entwicklung wider. Dahinter stecken typische Scania-

Eigenschaften wie sicheres Fahrgefühl, hervorragende Gesamtwirtschaftlichkeit und unübertroffene Zuverlässigkeit. Eigenschaften, die inzwischen über 300 000 Scania-Fahrer und -Besitzer in aller Welt begeistern.

Unsere Idee



Einsam mit schwerer Ladung auf einer verschneiten Gebirgsstraße. In den härtesten Situationen ist nur auf die besten Lastwagen Verlaß.

Das Geschäftskonzept von Scania lautet kurz und bündig: Entwicklung, Produktion und Verkauf von erstklassigen Lastwagen, Omnibussen, Industrie- und Schiffsmotoren. Wir wollen Vorreiter und Marktführer in allen Produktbereichen sein, in denen Leistungsvermögen, Zuverlässigkeit und Gesamtwirtschaftlichkeit den Ausschlag geben.

Wir sind auch der größte Bereich der Unternehmensgruppe Saab-Scania, die sich auf technisch fortschrittliche Produkte auf dem Transportsektor spezialisiert hat.

ZUVERLÄSSIG UND STARK

Scania produzierte 1991 rund 30 000 Lastwagen mit Gesamtgewichten über 16 t. Damit sind wir in dieser Klasse der drittgrößte Hersteller der Welt. Fertigungsanlagen befinden sich in Schweden, Brasilien, Argentinien, Frankreich und Holland.

Unsere Fahrzeuge werden auf über 80 Märkten in aller Welt verkauft. Wenn Sie also irgendwo in einer verlassenen Gegend auf der anderen Seite der Erde einen Scania sehen, ist dies kein Grund zur Verwunderung. Wir sind überall da zur Stelle, wo Hochlei-

stungsfahrzeuge gefragt sind.

Worauf unsere Erfolge zurückzuführen sind? Nun, wir konzentrieren uns bei der Entwicklung auf drei entscheidende Kriterien: Gesamtwirtschaftlichkeit, Komfort und Hochtechnologie. In allen diesen Bereichen genießt der Name Scania bekanntlich einen hervorragenden Ruf.

EINGEBAUTE GESAMTWIRTSCHAFTLICHKEIT

Jeder Scania wird für eine spezielle Transportaufgabe gebaut. Mit der richtigen Kombination von Fahrerhaus, Motor, Getriebe, Hinterachse und Fahrgestell. Nicht genug damit: Unsere Lastwagen können die schwersten und sperrigsten Ladungen innerhalb der technisch zulässigen Gewichte befördern. Sie sind mit anderen Worten starke, unermüdete Arbeitspferde.

Ein guter Lastwagen soll aber auch kostengünstig, langlebig und betriebssicher sein. Diese Eigenschaften geben wir von vornherein jedem Scania mit auf den Weg. Zusätzliche Sicherheit bietet der Scania-Service, denn auch das beste Fahrzeug ist auf

Service, Ersatzteile, Finanzierungsformen und fachgerechte Wartung angewiesen.

EIN MAXIMUM AN KOMFORT

Wer mit einem Lastwagen unterwegs ist, hat eine große Verantwortung – sowohl für die übrigen Verkehrsteilnehmer als auch für das eigene Fahrzeug mit seiner wertvollen Ladung. Häufig ist die Arbeit eintönig, physisch und psychisch anstrengend und meistens auch noch streßbetont. Deshalb verdient jeder Fahrer eines Nutzfahrzeugs einen bequemen Arbeitsplatz. Das ist kein unnötiger Luxus, sondern ein grundlegendes Recht.

Deshalb bauen wir bei Scania ausschließlich Lastwagen mit ergonomischen Handling-Eigenschaften und einem Fahrerplatz, dessen Komfort- und Sicherheitsstand seinesgleichen sucht.

Diese Entwicklung führen wir schon seit langem an, wie viele Scania-Fahrer bestätigen werden: Für sie gibt es keinen bequemeren und sichereren Arbeitsplatz als das Scania-Fahrerhaus.

FUNKTIONALE TECHNIK

Die Scania-Lastwagen von heute haben in vielfacher

Hinsicht einen technischen Vorsprung vor anderen Fabrikaten.

Seit vielen Jahren führt Scania z.B. die Motorenentwicklung an. Bereits 1949 präsentierten wir einen Dieselmotor mit Direkteinspritzung. 1960 kamen unsere ersten Turbomotoren auf den Markt (später auch mit Ladeluftkühlung), und nun machen wir mit dem Turbocompound-System den nächsten Schritt.

Den Wirkungsgrad unserer Motoren haben wir ständig erhöht. Mit Turbocompound beträgt er jetzt schon 46 Prozent!

MEHR ALS NUR EIN FAHRZEUG

Die Investition in einen Scania ist sehr viel mehr als nur der Kauf eines Lastwagens. Mit einem Scania bekommen Sie ein rentables, sicheres und bequemes Transportmittel. Das Ergebnis jahrzehntelanger, zielstrebigster Entwicklung und akribischer Feinarbeit.

Angesichts sorgfältig durchdachter Konstruktionen, fortschrittlicher Fertigungsverfahren, rigoroser Qualitätskontrolle und vorbildlicher Betreuung auch nach dem Kauf verwundert es nicht, daß wir in der ganzen Welt so viele zufriedene, treue Kunden haben.



Scania ist überall auf der Welt mit dabei, wenn es um die Beförderung von Personen und Gütern geht. Dieser Omnibus in Frankreich hat in vielen Ländern nahe „Verwandte“.

Der richtige Lastwagen für jede Transportaufgabe

Ein Scania wird nicht wie andere Lastwagen gebaut. Die übliche Methode kennen Sie sicher: Man wählt aus einer Liste das Modell, das scheinbar am besten paßt. So können Sie zwar ein gutes Fahrzeug bekommen, aber es ist nur selten perfekt und meistens noch nicht einmal die beste Lösung für Ihre Transportaufgaben.

DER KUNDE ENTSCHIEDET

Wenn Sie zu einem Scania-Händler kommen, sieht die Sache anders aus. In einem Gespräch diskutieren Sie alle Aspekte Ihres neuen Fahrzeugs – von Ihren Wünschen und Anforderungen bis zu den geplanten Transporteinsätzen. Daraus ergeben sich bestimmte Spezifikationen, nach denen Ihr Scania gebaut wird.

Jeder Scania wird für einen speziellen Zweck und für einen speziellen Kunden auf einem speziellen Markt hergestellt. Das ist der Grund dafür, daß jeder Scania in seiner Gesamtwirtschaftlichkeit fast unschlagbar ist.

DAS SCANIA-BAUKASTENSYSTEM

Diese Philosophie, der wir uns konsequent verschrie-

ben haben, basiert auf dem Scania-Baukastensystem. Unser Komponentenprogramm ist so flexibel und so umfassend, daß wir stets, für jede Transportaufgabe, die am besten passende Kombination zusammenstellen können.

Jeder neue Scania hat daher das richtige Fahrerhaus mit der richtigen Höhe, den richtigen Platzverhältnissen und dem richtigen Komfort im Verhältnis zum Transporteinsatz.

Das gleiche gilt auch für den Motor, das Fahrgestell und die Kraftübertragung. Das Endergebnis ist ein Fahrzeug mit optimaler Nutzlast, Zugkraft und Kraftstoffökonomie.

VIELE VORTEILE

Im Prinzip bekommen Sie also aus unserem Baukasten ein für Ihre Verhältnisse maßgeschneidertes Fahrzeug. Aber das ist noch nicht alles: Da wir weniger Komponenten herstellen, können wir größere Serien produzieren. Das wiederum bedeutet höhere Qualität und Präzision. Außerdem wird die Ersatzteilversorgung einfacher, da jede Komponente für meh-



Der Scania 113 ist wohl das vielseitigste Modell in unserem Programm. Er ist auf der Autobahn ebenso zu Hause wie auf der Baustelle. Ob als Frontlenker oder – wie hier – als Haubenfahrzeug.

rere Fahrzeugmodelle paßt. Das gleiche gilt auch für Servicearbeiten und Reparaturen.

Wir meinen, daß unsere Produktionsphilosophie am effektivsten und flexibelsten ist. Der gleichen Ansicht sind auch unsere Kunden, denn letzten Endes profitieren sie von den vielen Vorteilen des Scania-Baukastens am meisten.

UNSER SERVICE IST KOMPLETT

Wir bei Scania begnügen uns nicht nur mit der Herstellung hochwertiger Nutzfahrzeuge.

Unsere Strategie läuft vielmehr darauf hinaus, allen Kunden von Anfang an mehr Wert für ihre Investitionen zu geben, und zwar hauptsächlich durch höhere Qualität in jeder Beziehung.

Der Scania-Service ist ein gutes Beispiel für unsere Bemühungen um die Sicherheit unserer Kunden. Beim Kauf und beim Betrieb eines Scania sollen sie kein Risiko eingehen. Alle Dienstleistungen bei Scania zeigen, daß ein Scania sehr viel mehr als nur ein Lastwagen ist. Sie alle tragen wirksam zu einer Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit bei. Typisch Scania.



Im Verteilerverkehr spielt der Scania P93 eine wichtige Rolle. Er ist eine komfortable, wirtschaftliche und praktische Transportlösung.



Der Scania R143 Streamline mit seinem bequemen, aerodynamischen Fahrerhaus ist die perfekte Alternative für den Güterfernverkehr.



Ein Scania dürfte einer der sichersten Arbeitsplätze im Straßenverkehr sein. Hier sitzen Sie sicher und bequem, damit Sie bessere Arbeit leisten können. Ein Scania-

Fahrerhaus ist ein sorgfältig gestalteter Arbeitsplatz. Sein Komfort ist kein Selbstzweck, sondern dient Ihrem Wohlbefinden.

Im Mittelpunkt: Der Fahrer



Bei der Entwicklung von Fahrerhäusern geben wir uns erst dann zufrieden, wenn der Überlebensraum des Fahrers allen denkbaren Belastungen standhält.

Zweifelsohne arbeitet jeder Lkw-Fahrer hart. Er steht häufig unter Streß. Wer schwere Ladungen durch dichten Verkehr fährt, muß ein Profi sein und Geduld haben.

Und als Profi wissen Sie sicher, welche Anforderungen Sie an Ihren Arbeitsplatz stellen können. Er soll sowohl sicher als auch komfortabel sein und Ihnen in jeder Beziehung zur Hand gehen.

INNERE BEQUEMLICHKEIT

Wovon hängt es ab, ob ein Fahrerhaus auch ein guter Arbeitsplatz ist?

Vor allem sollen Sie dort einen ganzen Tag arbeiten können, ohne zu ermüden. Die Instrumente müssen logisch gruppiert und leicht abzulesen sein. Außerdem müssen sich alle Schalter und Hebel leicht erreichen und bedienen lassen. Das ergonomisch gestylte Armaturenbrett in einem Scania wird allen diesen Forderungen mehr als gerecht.

Auch die übrige Ergonomie im Fahrerhaus darf nichts zu wünschen übrig lassen. Sie sollen unabhängig von Ihrer Größe und Ihrem Gewicht bequem sitzen. Das Lenkrad muß sich im richtigen Winkel einstellen lassen, und die Rundumsicht darf nicht behindert werden. Der Geräuschpegel muß auf einem angenehm niedrigen Niveau liegen, um vorzeitiger Ermüdung vorzubeugen. Das Klima soll unabhängig von der Jahreszeit und vom Wetter jederzeit behaglich sein.

All das und noch viel mehr erlebt jeder Scania-Fahrer täglich. Unser Fahrerhaus gehört nämlich zu den fahrerfreundlichsten Arbeitsplätzen schlechthin. Machen Sie ruhig die Probe aufs Exempel!

GERINGER LUFTWIDERSTAND

Der Außenseite des Fahrerhauses widmen wir ebenso große Aufmerksamkeit wie dem Innenraum. Durch fortlaufende Tests im Windkanal verfeinern wir die

Formgebung so, daß der Luftwiderstand so minimal wie möglich wird. Die Vorteile: Weniger Fahrtwindgeräusche im Fahrerhaus und geringerer Kraftstoffverbrauch. Außerdem wird dadurch die Geräuschentwicklung des Fahrzeuges verringert.

Unser Streamline-Fahrerhaus ist für Lastwagen vorbildlich. Sein Luftwiderstandsbeiwert (C_w) beträgt nur 0,5 – für einen Lastwagen erstaunlich niedrig. Im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrerhaus sinkt dadurch der Kraftstoffverbrauch um 2 bis 3 Liter pro 100 km!

DAS RICHTIGE FAHRERHAUS FÜR SIE

Auch das Fahrerhaus gehört zum Scania-Baukastensystem. Dank einer großen Auswahl an Varianten können wir praktisch für alle Transporteinsätze das ideale Fahrerhaus anbieten. Wie der perfekte Fahrerplatz aussieht, hängt von jedem Einzelfall ab. Am Ende dieser Broschüre finden Sie eine Übersicht über die verschiedenen Fahrerhaus-Ausführungen.

Für den Verteilerverkehr mit häufigen Stops ist unser P-Modell mit seinem bequemen Ein- und Ausstieg besonders geeignet. Dieses Fahrerhaus bietet außerdem noch hervorragenden Komfort auf längeren Strecken.



Auf dem Rüttelprüfstand können wir testen, wie sich die unterschiedlichsten Erschütterungen auf Ihre Arbeitssituation auswirken.

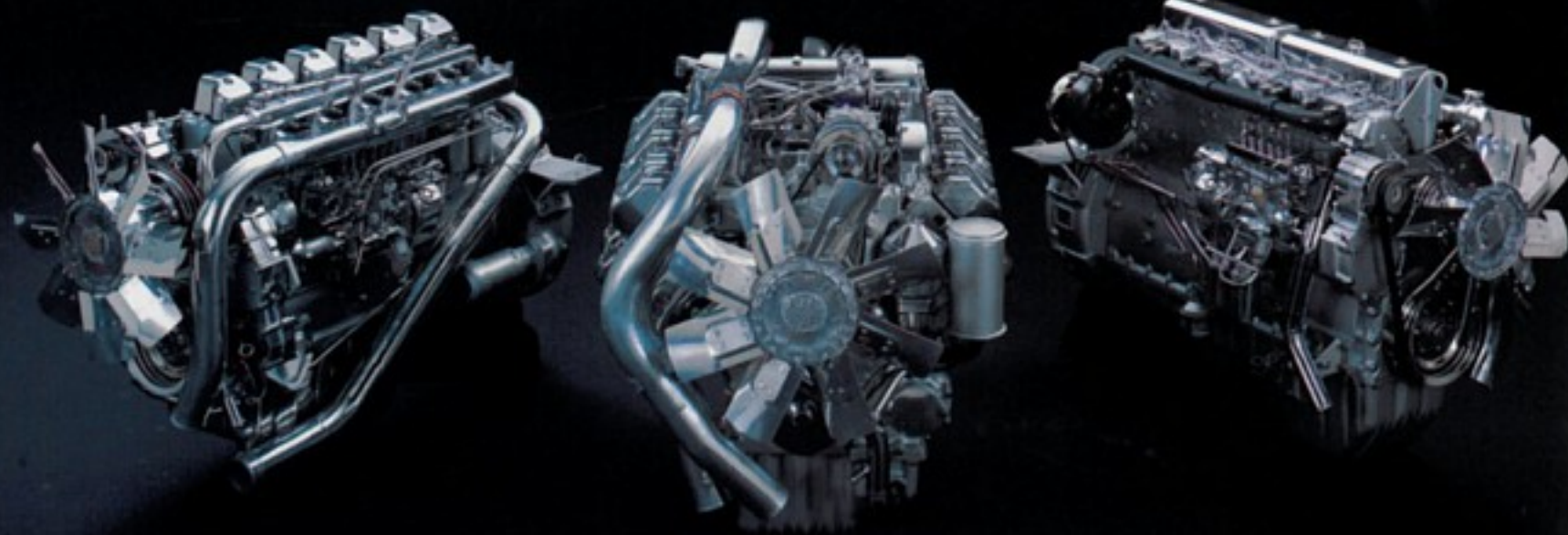
Für den schweren Fernverkehr bietet sich das R-Modell an, und zwar vorzugsweise in Topline/Streamline-Ausführung.

Vielleicht ziehen Sie aber die klassische Fahrerhausform mit Motorhaube und ebenem Boden vor? In diesem Fall sollten Sie sich unser T-Modell näher anschauen. Es ist besonders robust gebaut.



Tests im Windkanal mit Modellen im Maßstab 1:1 helfen uns, die Formgebung für minimalen Luftwiderstand und maximale Kraftstoffökonomie zu optimieren. Auf ein ansprechendes Aussehen legen wir natürlich ebenfalls großen Wert.

An der Spitze der Entwicklung



Unsere drei Motorfamilien mit 9, 14 und 11 Liter Hubraum können sich sehen lassen. Zwei Sechszylinder-Reihen-Motoren (im Bild links und rechts) und das V8-Triebwerk (Bildmitte).

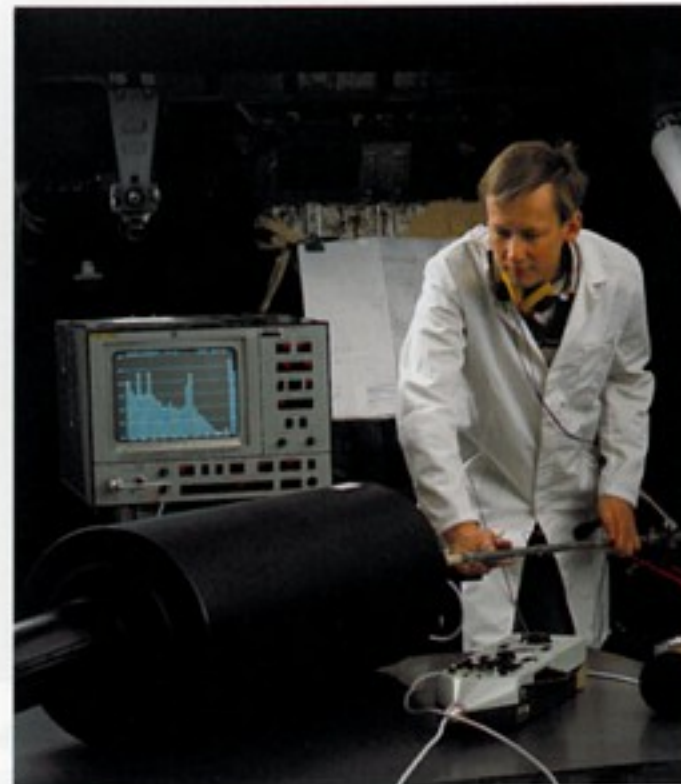
Das Motorenprogramm von Scania umfaßt drei Grundkonstruktionen: Zwei Sechszylinder-Reihen-Motoren und ein V8-Triebwerk mit 9, 11 und 14 Liter Hubraum. Sie haben ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit schon seit vielen Jahren unter Beweis gestellt, aber wir haben sie natürlich ständig weiterentwickelt. Sie liegen leistungsmäßig an der Spitze, wie sie es schon immer getan haben. Und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.

Leistung ist aber heute nicht mehr das gleiche wie gestern. Hohe PS-Zahlen und Drehmomente in allen Ehren, aber nunmehr konzentrieren wir uns auf unnötigen Kraftstoffverbrauch, störenden Lärm und lästige Schadstoffemissionen. Dabei dürfen Laufeigenschaften, Zuverlässigkeit und andere wichtige Parameter keineswegs vernachlässigt werden.

Bei unserer Motorenentwicklung arbeiten wir nach den gleichen Richtlinien. Wir führen fortlaufend neue Technik dann ein, wenn wir sie den schwierigen Bedingungen in einem Lastwagen anpassen können – unter Berücksichtigung der neuesten Errungenschaften in der Werkzeugtechnik und Elektronik sowie im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften und wirtschaftlichen Anforderungen. Schon heute entsprechen alle Scania-Motoren den EG-Vorschriften EURO 1.

KONSTANTE HERAUSFORDERUNGEN

Auch wenn wir heute Leistungen, Zuverlässigkeit und Laufeigenschaften anbieten können, von denen man vor einem Jahrzehnt nur träumen konnte, so wissen wir, daß wir noch einen langen Weg vor uns haben. Wir werden vielleicht keine dramatische Erhö-



Unterschiedliche Lärmtests sind notwendig, um Sie und andere Verkehrsteilnehmer vor unnötigen Belästigungen zu bewahren.

hung des Leistungsniveaus bis zur Jahrtausendwende erleben, aber wir können sicherlich mit einer weiteren Spezialisierung in jedem Transportsegment rechnen, wobei natürlich auch die Motortechnologie eine wichtige Rolle spielt.

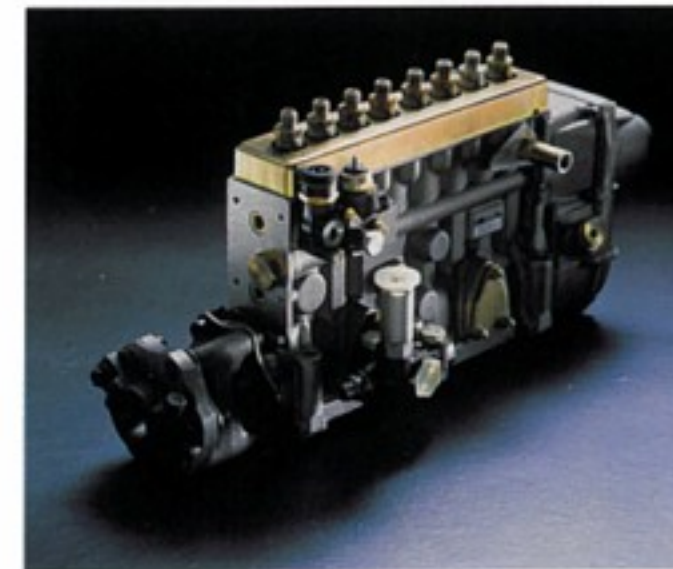
Die Elektronik wird mit Sicherheit noch mehr Steuer- und Regelfunktionen beim Motor, bei der Kraftübertragung und anderen wichtigen Fahrzeugaggregaten übernehmen. Dadurch wird sich der Komfort weiter erhöhen, und wir können mit noch bequemeren, sparsameren, leiseren und saubereren Fahrzeugen als heute rechnen.

Gleichzeitig wird es bei Aufbauten, Reifen und Kraftstoffen interessante Änderungen geben. Rein äußerlich werden die Lastwagen von morgen nicht sehr viel anders aussehen als heute, aber unter der äußeren Schale wird sich eine Menge tun.

TURBOCOMPOUND WEIST DEN WEG

Unser neues Turbocompound-System ist ein gutes Beispiel. Mit einem zweiten Turbolader können wir nun ungefähr 20 Prozent der in den Abgasen enthaltenen Energie ausnutzen und diese auf mechanischem Wege der Kurbelwelle des Motors zuführen. Dadurch haben wir den Wirkungsgrad des Motors auf 46 Prozent angehoben, so daß nahezu die Hälfte der Kraftstoffenergie in nützliche Arbeit umgewandelt wird. Die besten modernen Ottomotoren bringen es hingegen nur selten auf einen höheren Wirkungsgrad als 35 Prozent!

Ein Turbocompound-Motor hat eine höhere Spitzenleistung und ein höheres Drehmoment als ein herkömmlicher Turbomotor. Dies ist direkt durch mehr Kraft an Steigungen spürbar. Außerdem kann der Fahrer entspannter fahren und braucht nicht so oft zu schalten, wobei ständig genügend Leistungsreserven zur Verfügung stehen.



Mit elektronisch gesteuerter Kraftstoffeinspritzung (EDC) wurde eine wichtige Verbesserung erzielt.



Das Turbocompound-System ist die größte Motorinnovation seit vielen Jahren. Wir nähern uns nun einem Wirkungsgrad von 50 Prozent.

PRÄZISE UND SPARSAM

Die Electronic Diesel Control (EDC) ist ein wichtiger Schritt auf dem Wege zu einer noch intelligenteren Elektronik in den Lastwagen von heute und morgen.

Die EDC ist ein Steuersystem, das exakte, zuverlässige Elektronik mit der bewährten Technik einer mechanischen Einspritzpumpe vereint.

Das „Gehirn“ ist ein Mikroprozessor, der Daten von mehreren Gebern verarbeitet, beispielsweise Informationen über die Position des Gaspedals, die Temperatur und den Druck der Ladeluft sowie die Temperatur von Schmieröl und Kühlflüssigkeit. Der Mikroprozessor steuert die Einspritzpumpe und regelt genau die in jeden Zylinder eingespritzte Kraftstoffmenge.

Durch gezieltes Motormanagement lassen sich Leistung, Drehmoment und Schadstoffausstoß verbessern. Außerdem können wir mit Hilfe der Elektronik mehrere andere Feinheiten anbieten, beispielsweise An- und Abstellen des Motors mit Schlüssel und automatische Geschwindigkeitsregelung.

Endlose Versuche



Bei praktischen Tests auf unseren Versuchsstrecken müssen unsere Fahrzeuge Farbe bekennen. Die Belastungen sind hier weitaus größer als im normalen Alltagsverkehr.

Hinter jeder Änderung – ob klein oder groß – liegt eine umfangreiche Konstruktions- und Prüfarbeit. Da wir alle technischen und personellen Ressourcen unter einem Dach zusammengefaßt haben, können wir diesen Prozeß so kurz und effektiv wie möglich gestalten. Wir wissen daher, daß alle Teile für sich und in größeren Systemen funktionieren, bevor die Serienproduktion anläuft.

Alle Fahrzeugteile werden bei unseren Tests härter belastet als im späteren Fahralltag. So können wir rechtzeitig eventuelle Schwächen feststellen und beseitigen. Gleichzeitig können wir neue Wege für weitere Verbesserungen und Verfeinerungen finden. Veränderungen treiben die Entwicklung ständig voran. Bei uns arbeiten auf allen Ebenen bestens geschulte und kompetente Techniker mit der modernsten verfügbaren Ausrüstung.

RUND UM DIE UHR

Bei der Weiterentwicklung und Erneuerung geht es

nicht nur um theoretische Überlegungen wie die Wahl der Werkstoffe, Festigkeitsberechnungen usw., sondern ebenso um praktische Erprobung. Deshalb sind unsere Prüfstände und Versuchsstrecken stets ausgebucht. Rund um die Uhr, das ganze Jahr hindurch, testen wir alles – von einzelnen Komponenten bis zu kompletten Fahrzeugen.

Die Ergebnisse dieser aufwendigen Erprobung dienen dann als Unterlagen für die nächste Komponenten- oder Fahrzeuggeneration. Nicht ohne Stolz können wir feststellen, daß sich unsere grundlegenden Ideen schon seit vielen Jahren bewährt haben und eine solide Basis für die Zukunft bilden.

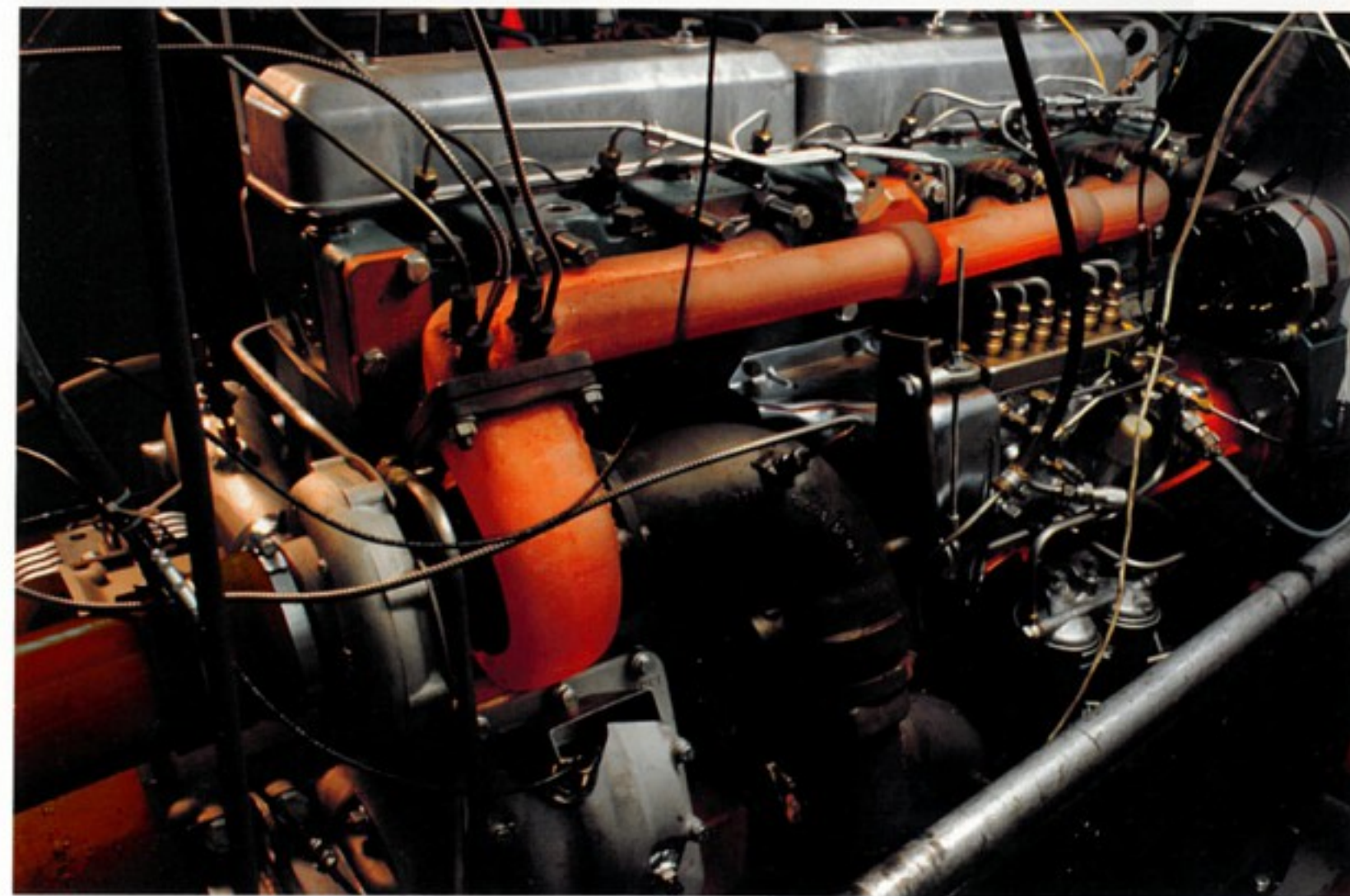
STRENGE STANDARDS FORDERN HERAUS

Vernünftige Umweltschutzforderungen behindern die Motorentwicklung nicht – im Gegenteil. Ein effizienter Motor ist stets auch ein reinerer Motor. Erfolge in einem Bereich ziehen fast immer andere Verbesserungen nach sich. Am wichtigsten ist aber das Fahr-

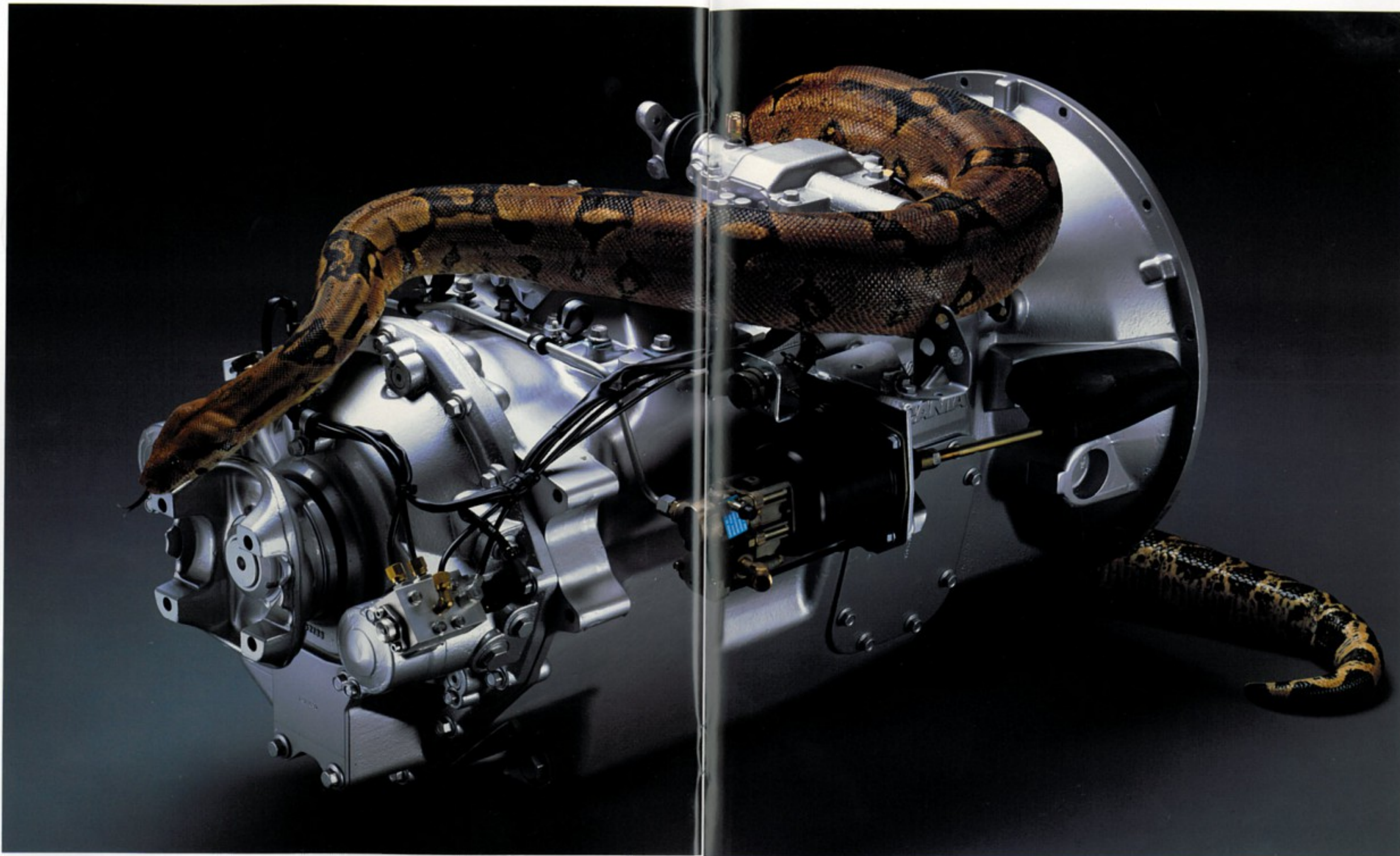


Die moderne Motorerprobung bei Scania läuft sauber und leise ab. Computer sind wertvolle Werkzeuge für die Erfassung und Verarbeitung wichtiger Daten.

zeug als ganzes, dem sich alle Teilsysteme unterordnen müssen. Der Motor muß z.B. mit allen übrigen Teilen des Antriebsstranges zusammenwirken, wobei der Fahrer sozusagen der Dirigent ist.



Auf dem Prüfstand bleibt nichts verborgen. Daß Scania in Dauerversuchen die Wirklichkeit übertrifft, bedeutet für Sie größere Sicherheitsreserven, wenn Sie von Ihrem Fahrzeug Spitzenleistungen fordern müssen.



Für uns bei Scania ist jeder Teil des Antriebsstranges gleich wichtig, weshalb wir alle Komponenten im eigenen Hause entwickeln und herstellen. Unser modernes Getriebeprogramm ist genau auf unsere Motoren abgestimmt. Für jeden Transport-

einsatz können wir die richtige Kraftübertragung anbieten – sei es für Schwerttransporte, bei denen es auf ein besonders hohes Drehmoment ankommt, oder für den Fernverkehr, wo es vor allem um Schaltkomfort und Wirtschaftlichkeit geht.

Immer im richtigen Gang



Die neuen Scania-Getriebe der Baureihe 900 sind mit 8 und 12 Gängen lieferbar, das Achtgang-Getriebe auch mit Drehmomentwandler.

Das Getriebe und das Hinterachsgetriebe sind die Hauptelemente bei der Übertragung der Motorkraft auf die Antriebsräder und die Fahrbahn. Dabei ist eine exakte Anpassung des Getriebes an die Motor-kennlinien außerordentlich wichtig. Die Schaltstufen und Übersetzungen müssen im Hinblick auf Fahr- und Belastungsverhältnisse ausgelegt sein. Für eine weitere Übersetzung des Motordrehmomentes und die Verteilung der Kraft zwischen den Antriebsrädern ist das Hinterachsgetriebe zuständig. Selbstverständlich gelten für das Getriebe und das Hinterachsgetriebe die gleichen hohen Anforderungen an Betriebssicherheit, Servicefreundlichkeit und Lebensdauer wie für den Motor.

EINE NEUE GETRIEBE-GENERATION

Unsere neuen Getriebe GRS900 und GR900 sind die besten, die wir je gebaut haben. In der Hand eines professionellen Fahrers sind sie zwei perfekte Werkzeuge, die den Fahrbetrieb spürbar vereinfachen.

Das GRS900 besteht aus einem Dreigang-Hauptgetriebe, einer Zweistufen-Rangegruppe und einer Zweistufen-Splitgruppe. Diese Kombination ergibt

12 Gänge. Darüber hinaus hat das GRS900 noch zwei Kriechgänge, so daß insgesamt 14 Übersetzungen zur Verfügung stehen.

Eine Variante ohne Splitgruppe ist das GR900 mit einem Viergang-Hauptgetriebe, einer Zweistufen-Rangegruppe und einem Kriechgang. Insgesamt hat dieses Getriebe also 9 Übersetzungen.

Das GRH900 mit Drehmomentwandler ist für besonders schwere Transporteinsätze vorgesehen.



Die neue Getriebe-Generation von Scania läßt sich außergewöhnlich leicht schalten.

Für mittelschwere Transportaufgaben eignet sich das leichte Achtgang-Range-Getriebe GR801, das in erster Linie mit unseren 9-Liter-Motoren kombiniert wird.

ZUSÄTZLICHE KRAFT BENÖTIGT MAN HÄUFIG

Der Nebenantrieb ist ein wichtiger Teil der Fahrzeug-ausrüstung. Selbstverständlich haben wir für jeden Bedarf eine passende Ausführung im Programm.

Am Getriebe angeflanschte Nebenantriebe werden am meisten verwendet. Sie versehen bei stehendem Fahrzeug ihren Dienst, z.B. für Kippaufbauten, Ladekräne oder Schlammsaugaggregate. Ein solcher Nebenantrieb kann einen oder zwei Antriebsflansche mit verschiedenen Drehgeschwindigkeiten haben.

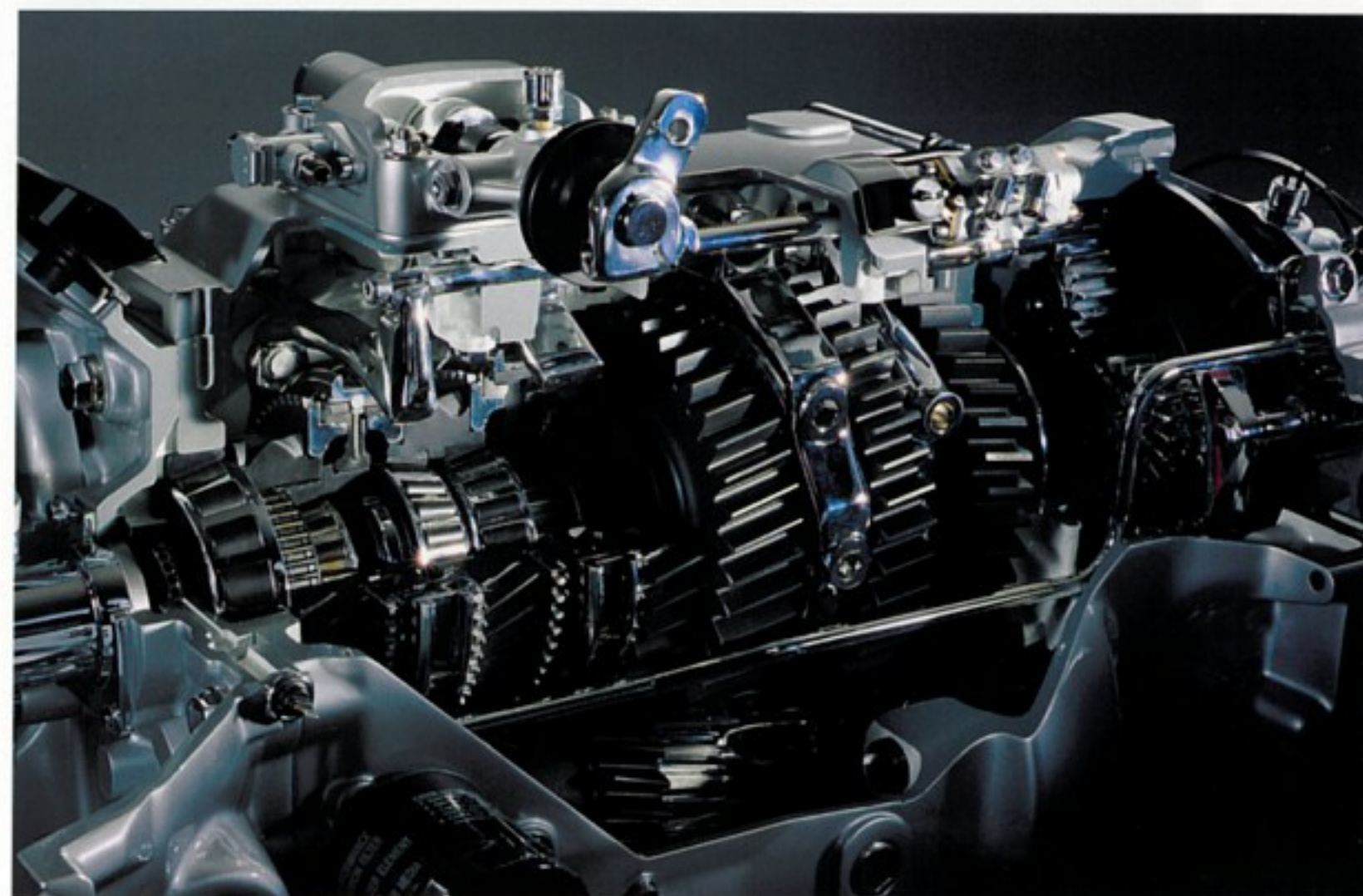
Motorgetriebene Nebenantriebe benötigt man für alle Systeme, die während der Fahrt arbeiten müssen, beispielsweise eine Hydraulikpumpe oder ein Kompressor für eine Klimaanlage. Scania bietet zwei Modelle an, die jeweils am Kupplungsgehäuse vor dem Getriebe in den Positionen 12 Uhr und 5 Uhr montiert und von der Kurbelwelle des Motors angetrieben werden. Zusätzlich gibt es noch von der Motorsteue-

rung angetriebene Nebenantriebe für die 9- und 14-Liter-Motoren.

VOM MOTOR ZU DEN ANTRIEBSRÄDERN

Die Kardanwelle und das Hinterachsgetriebe übertragen das im Hauptgetriebe übersetzte Drehmoment des Motors auf die Antriebsräder. Die Kardanwelle und Steckachsen werden bei Fahrten mit voller Ladung stark belastet. Gleichzeitig müssen sie sich auch noch im Verhältnis zum Motor und der Hinterachsaufhängung bewegen. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Kreuzgelenke an beiden Enden der Kardanwelle.

Die Hinterachse muß die hohen Drehmomente aufnehmen, die von der Kardanwelle übertragen werden, und durch eine geeignete Übersetzung im Differential für die richtige Drehgeschwindigkeit der Streckachsen sorgen. Wenn erforderlich, kann man in die Naben der Antriebsräder noch eine weitere Übersetzung einbauen, so daß die einzelnen Komponenten der Kraftübertragung weniger belastet werden. Für besonders schwere Transporte sind zwei angetriebene Hinterachsen mit Radnaben-Übersetzung die beste Konstruktionslösung.



Kräftige Zahnräder bilden das „Herz“ eines jeden Scania-Getriebes.

Ein Scania kann eine Menge tragen

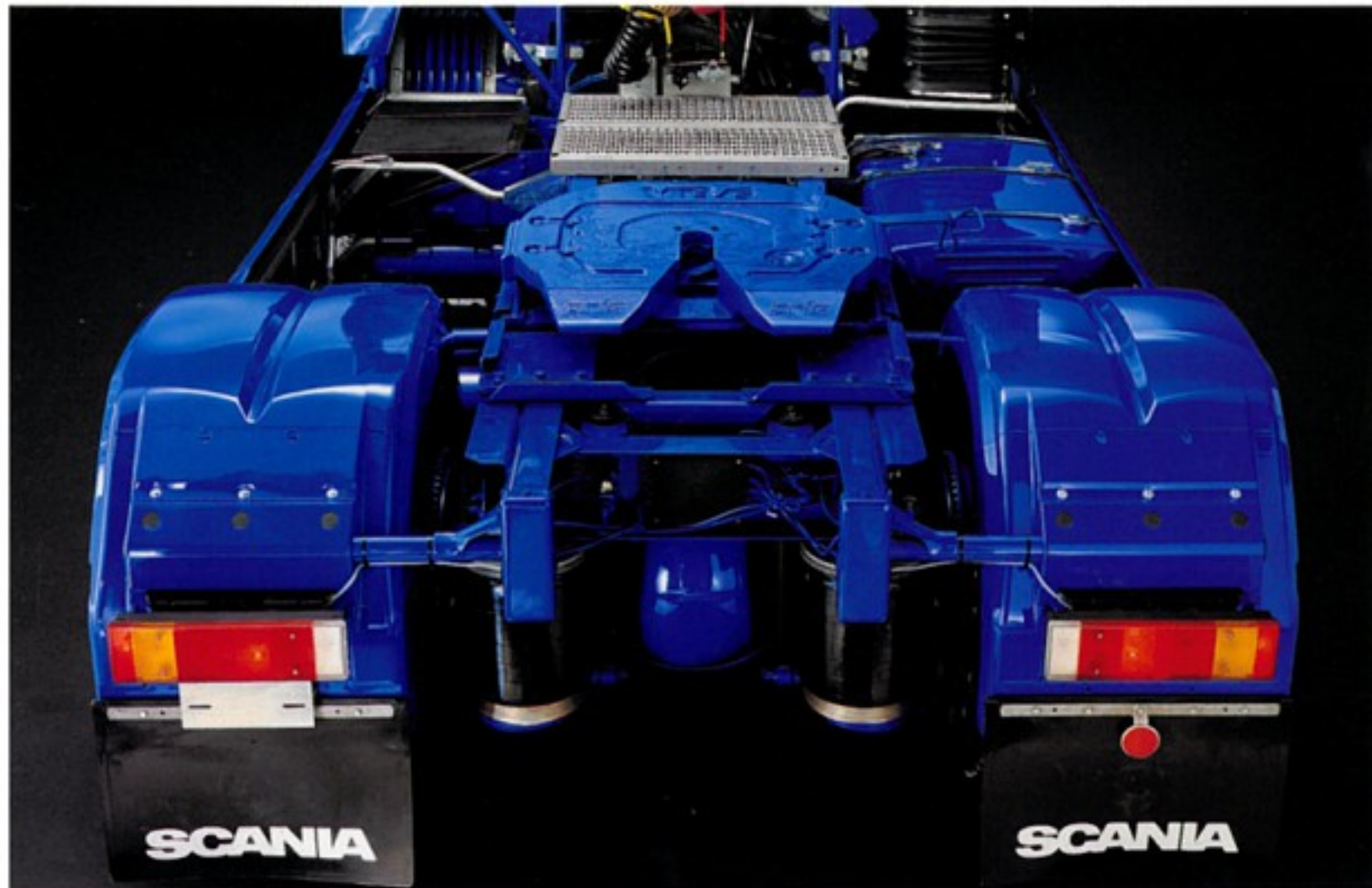
ausgewählte Werkstoffe



Sie bekommen Ihren Scania von uns als Maßanfertigung. Das Rückgrat ist die richtige Kombination von Rahmen und Federung. Ihnen sollen selbst schwere Ladungen und schlechte Straßen nichts anhaben können. Die große Tragfähigkeit

muß aber nicht mit unnötigem Eigengewicht bezahlt werden, so daß Sie sich bei der Wahl des Aufbaus und bei der Nutzlast nicht einzuschränken brauchen.

Ausgewählte Werkstoffe



Luftfederung ist heute die beste Lösung für die meisten Ferntransporte, unabhängig vom Typ der Ladung.

Aus dem Fahrgestellprogramm von Scania können Sie genau das richtige Fahrzeug für Ihre Transportaufgaben auswählen. Mit größtmöglicher Nutzlast und optimaler Transportökonomie.

Sie wählen zwischen vier Rahmentypen und mehreren Vorder- und Hinterachsen für verschiedene zulässige Achslasten. Unsere Federungen aus Stahl und/oder Luft sorgen für eine ideale Ausgewogenheit zwischen Komfort, Stabilität und Tragfähigkeit. Mit einem passenden Lenk- und Bremssystem sind höchste Sicherheit und größtmöglicher Komfort gewährleistet. Sie bekommen so ein Fahrgestell mit der berühmten Scania-Qualität, gleichbedeutend mit überdurchschnittlicher Zuverlässigkeit und Lebensdauer.

NICHT EIN KILO ZUVIEL

Damit der Rahmen soviel Nutzlast wie möglich transportieren kann, darf er nicht schwerer als unbedingt notwendig sein. Außerdem muß, wie bei Scania, schon im Werk alles getan werden, damit die Montage des Aufbaus keine Schwierigkeit bereitet.

Unser Rahmenprogramm umfaßt zwei Einzel- und zwei Doppellängsträger. Genietete Querträger

verhindern eine Beeinträchtigung der Festigkeitseigenschaften. Die Querträger sind so geformt und an den Längsträgern befestigt, daß sich die auftretenden Belastungen gleichmäßig über den ganzen Rahmen verteilen. Scania achtet aber auch auf die richtige Flexibilität, denn ein Drittel aller Fahrbahnunebenheiten werden vom Rahmen absorbiert.

SERVOLENKUNG IST BEI SCANIA SELBSTVERSTÄNDLICH

Wer einen modernen, schwerbeladenen Lastwagen fährt, muß nicht mehr wie früher kräftig zupacken und braucht auf Komfort nicht zu verzichten. Viele Konstruktionslösungen haben das Leben des Fahrers erleichtert: Das Fahrerhaus, das Innenraumklima, der Sitz und das verstellbare Lenkrad. In diesem Zusammenhang ist die Servolenkung ein Schlüsselfaktor. Schon seit Beginn der 60er Jahre rüstet Scania alle Fahrzeuge serienmäßig mit einer Servolenkung aus. Sie zeichnet sich durch hohe Präzision aus und vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Außerdem schützt sie vor stoßartigen Belastungen, die durch

Schlaglöcher oder eine Reifenpanne verursacht werden können.

EIN SCANIA EBNET DEN WEG

Die Scania-Federungen nehmen die Unebenheiten der Fahrbahn auf und schützen Fahrer und Ladung vor Stößen und Erschütterungen. Außerdem sorgen sie dafür, daß die Räder maximalen Kontakt mit dem Untergrund haben und daß das Fahrzeug in Kurven oder bei Ausweichmanövern nicht ins Schlingern kommt.

Für schwere Transporte und schlechte Straßen eignen sich Trapezfedern am besten, also Federpakete, die aus gleich dicken Blättern bestehen. Für bessere Fahrverhältnisse bieten sich Parabelfedern an, die in der Mitte, wo die Belastung am größten ist, besonders stark ausgeführt sind. Den besten Komfort gewährleistet natürlich die Luftfederung, die sich für immer mehr Transporte durchsetzt.

FÜHREND IN DER BREMSENTECHNOLOGIE

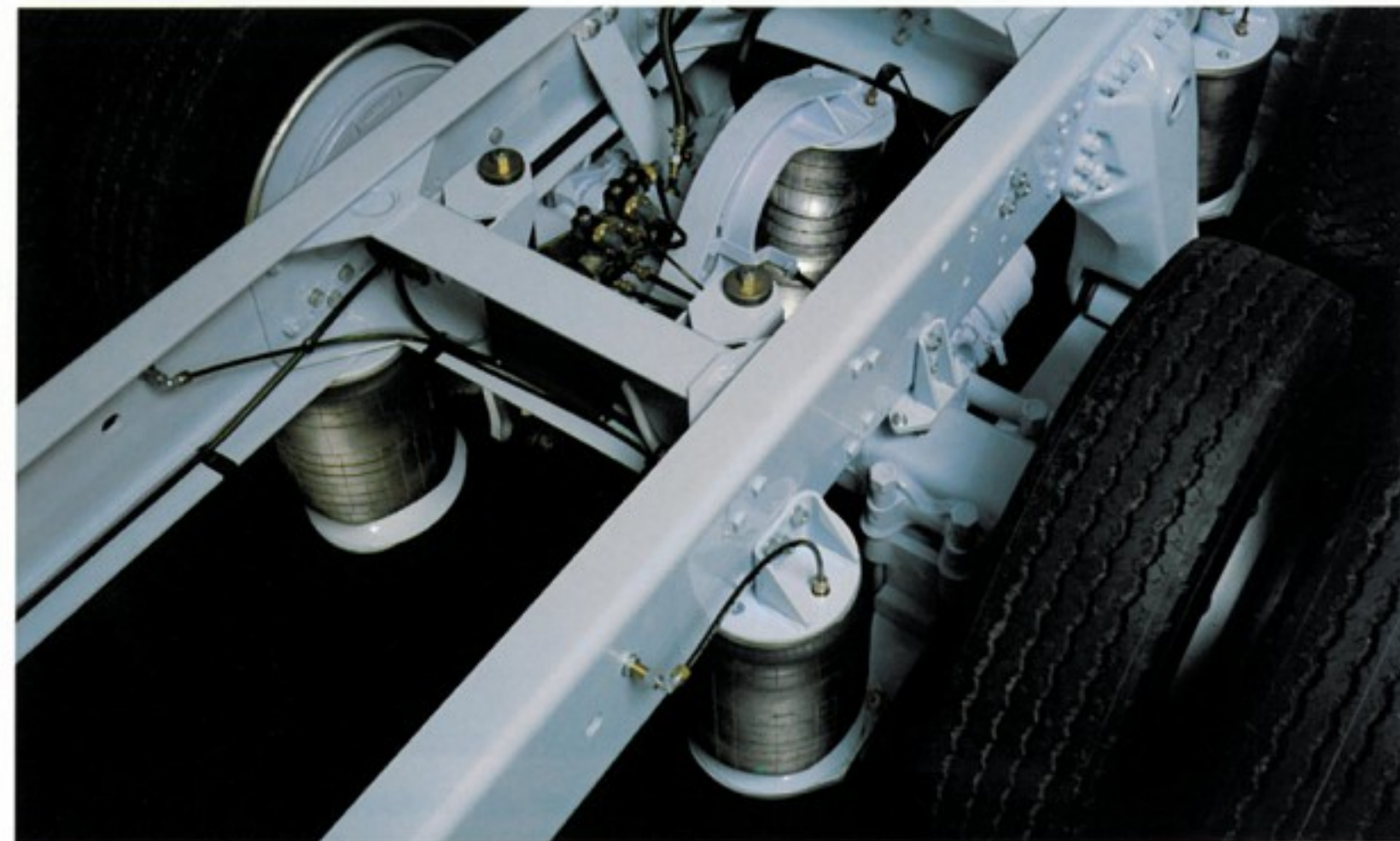
Seit wir vor über 30 Jahren direktwirkende Druckluftbremsen einführen, sind unsere Fahrzeuge bessere „Anhalter“ gewesen als die meisten anderen. Dies ist gekonnter Entwicklungsarbeit und unserer Einstellung zu verdanken, daß die Sicherheit stets höchste Priorität hat.

Die heutigen Scania-Bremssysteme haben ge-



Je nach Transporteinsatz versehen wir unsere Rahmen mit Einzel- oder Doppellängsträgern in verschiedenen Festigkeitsklassen.

trennte Bremskreise für die Vorder- und Hinterachsen sowie für die Feststellbremse. Ein leistungsfähiger Luftpresser liefert die Druckluft, die in großen Behältern gespeichert wird. Bei niedrigen Temperaturen verhindern wartungsfreie Lufttrockner Betriebsstörungen. Ein intelligentes Ventilsystem sorgt dafür, daß Sie bei jedem Bremsvorgang das richtige Gefühl im Bremspedal haben und die Bremskraft genau dosieren können. ABS-Bremsen, die ein Blockieren der Räder verhindern, sind heute serienmäßig eingebaut. Und sicherlich wird es nicht mehr lange dauern, bis auch die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) ebenso gebräuchlich wird.



Immer mehr Kunden bestellen ihren Lastwagen mit der robusten, betriebssicheren Scania-Luftfederung.

Ein treuer Freund



Ein Scania ist nach Meinung vieler der beste Lastwagen, den man für sein Geld bekommen kann. Er ist von einem Sicherheitspaket umgeben, das Ihnen unnötige

Sorgen abnimmt und Ihnen im Falle eines Falles aus der Patsche hilft. Wir nennen es Plus-Programm Scania.

Das Scania-Baukastensystem



Ein Scania hat Mehrwert



Das Plus-Programm Scania bietet Ihnen eine so gut wie lückenlose Betreuung vor und nach dem Kauf Ihres Lastwagens, damit sich Ihre Investition in jeder Hinsicht lohnt.

Jeder Scania soll die beste Lösung eines speziellen Transportproblems sein. Deshalb genügt es nicht, „nur“ ein gutes Fahrzeug zu bauen – ja, noch nicht einmal der beste Lastwagen reicht aus. Es kommt viel mehr auf die Ganzheit an, also die Summe aller Leistungen, die mit dem Fahrzeug verknüpft sind: Der Service, die Ersatzteilversorgung, die Finanzierung, die Ausbildung und alle übrigen Nebendienstleistungen.

Alles soll reibungslos in einer zusammenhängenden Transportkette funktionieren. Reißt ein Glied in dieser Kette, hängen alle übrigen Glieder sozusagen in der Luft. Deshalb ist das Plus-Programm Scania ein so wichtiger Teil unseres Konzeptes.

MIT DER BERATUNG FÄNGT ES AN

Die Wahl des richtigen Lastwagens mit passender Ausrüstung ist die grundlegende Voraussetzung für ein erfolgreiches Abschneiden auf der Straße und in der Bilanz. Die Scania-Transportberatung unterstützt

Sie beim Kauf eines neuen Lastwagens. Mit Hilfe eines speziellen Computerprogrammes können wir Ihre Transportsituation analysieren und das hierfür optimale Fahrzeug spezifizieren. Unser breitgefächertes Zubehörprogramm ist praktisch lückenlos – es umfaßt sowohl Sicherheitsdetails als auch nützliche Zusatzausrüstungen und Styling-Produkte „fürs Auge“. Sie können damit Ihren Lastwagen noch sicherer, bequemer und persönlicher gestalten.

UNSERE ZUSAMMENARBEIT ENDET NICHT MIT DEM KAUF

Nicht nur in technischen, sondern auch in finanziellen Fragen sind wir ein verlässlicher Partner. Zusammen mit Ihnen überlegen wir, wie Sie Ihren neuen Scania-Lastwagen so lohnend wie möglich einsetzen und in Ihren Fuhrpark integrieren können.

UM DEN FAHRER KÜMMERN WIR UNS AUCH

Da es letztlich vom Fahrer abhängt, wie Ihr neuer

Scania Ihren Erwartungen gerecht wird, sorgen wir für eine gute Ausbildung. Die Fahrerschulung von Scania ist nicht für unerfahrene Neulinge hinter dem Lenkrad gedacht, sondern für Profis. Diese Schulung kann alle zu besseren Scania-Fahrern machen, da sie genau erklärt, wie man das Fahrzeug optimal fahren kann.

GUT SORTIERTES ERSATZTEILLAGER

Unser Baukastensystem und unsere globale Produktionsphilosophie bürgen für eine äußerst rationelle Ersatzteilversorgung in der ganzen Welt. Durch unsere kompromißlose Qualitätssicherung können wir garantieren, daß die starken Seiten Ihres Lastwagens nicht Stück für Stück verloren gehen – solange Sie sich an Scania-Originalteile halten.

Eine sehr günstige Kostenalternative zum Einbau von Neuteilen ist das Scania-Austauschsystem. Unsere im Werk generalüberholten Ersatzteile sind im

Hinblick auf die Qualität mit neuen Originalteilen vergleichbar, kosten aber wesentlich weniger.

EINE GUTE VERTRAUENS BASIS

Jeder Unternehmer, der sich für eine Marke entscheidet, setzt großes Vertrauen in sie und in die Organisation, die hinter ihr steht. Bei Scania können Sie sicher sein, daß alle Partner echte Lkw-Spezialisten sind, die wissen, worauf es den Kunden bei der Beratung und beim Service ankommt.

Diese Spezialisten beraten Sie, wie der Lkw am besten ausgestattet sein sollte, um die gestellten Transportaufgaben so wirtschaftlich wie möglich auszuführen. Die Scania-Finanzexperten empfehlen Ihnen die für Sie am besten geeignete Finanzierungs- oder Leasingalternative. Und wenn mal eine Reparatur erforderlich ist, sind Scania Lkw-Spezialisten Partner, auf die Sie sich verlassen können und die Ihnen zu jeder Zeit helfen. Täglich 24 Stunden.



Scania Service finden Sie in rund 80 Ländern dieser Erde.

Fahrerhäuser

Drei Fahrerhausmodelle – zwei in Frontlenker-Ausführung und ein Haubenfahrzeug – in verschiedenen Varianten bilden ein komplettes Programm für alle Transportaufgaben. Die Sondermodelle Topline und Streamline zeigen, wie komfortabel moderne Fernfahrerhäuser sein können.



CP13: Frontlenker-Normalfahrerhaus



CP19: Frontlenker-Fernfahrerhaus



CR13: hohes Frontlenker-Normalfahrerhaus



CR13 Streamline: hohes Frontlenker-Normalfahrerhaus mit aerodynamischer Formgebung



CR19: hohes Frontlenker-Fernfahrerhaus



CR19 Streamline: hohes Frontlenker-Fernfahrerhaus mit aerodynamischer Formgebung



CR19 Topline: Frontlenker-Fernfahrerhaus mit Hochdach



CR19 Streamline/Topline: Frontlenker-Fernfahrerhaus mit Hochdach und aerodynamischer Formgebung



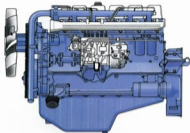
CT13: Hauben-Normalfahrerhaus



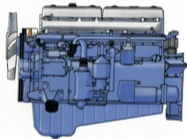
CT19: Hauben-Fernfahrerhaus

Motoren

Zwei Sechszylinder-Reihen-Motoren mit 9- und 11-Liter-Hubraum sowie ein 14-Liter V8-Triebwerk bilden die Grundlage in der Motorenpalette von Scania. Die Leistungen erstrecken sich von 220 bis 500 PS (162 bis 368 kW). Für jeden Transporteinsatz steht damit der richtige Motor zur Verfügung: vom leichten Verteilerverkehr bis zum schweren Fernverkehr.



DSC: 220 bis 280 PS



DSC11, DTC11: 320 bis 400 PS



DSC14: 420 bis 500 PS

Getriebe

Scania konstruiert und produziert seine Getriebe wie die übrigen Teile des Antriebsstranges im eigenen Hause. Bei allen Getrieben ist der höchste Gang mit 1:1 direkt übersetzt, was die inneren Reibungsverluste bei Reisegeschwindigkeit verringert.

Besonders hohen Komfort bietet die computer-gesteuerte Getriebeschaltung CAG. Sie nimmt dem Fahrer weitgehend die Schaltarbeit ab, ohne die Kraftstoffökonomie zu beeinträchtigen.



G770: Fünfgang-Schaltgetriebe



GR801: Achtgang-Ranggetriebe



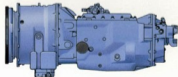
GR871: Zahn-Ranggetriebe



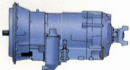
GR900: Achtgang-Ranggetriebe mit Kriechgang



GR990: Zwölfgang-Rang-Split-Getriebe mit zwei Kriechgängen



GRH900: Neun-Rang-Ranggetriebe mit Drehmomentwandler

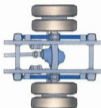


GA776: Fünfgang-Automatikgetriebe

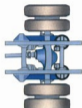
Achsen und Rahmen

Scania teilt seine Fahrgestelle in drei Festigkeitsklassen ein: M, H und E. Für unterschiedliche Straßen- und Einsatzverhältnisse gibt es verschiedene

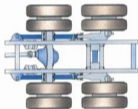
Achsen- und Federungssysteme mit der jeweils besten Tragfähigkeit.



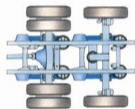
Antriebsachse, Parabel- oder Trapezfedern



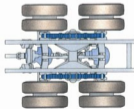
Antriebsachse, Luftfederung



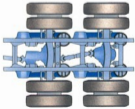
Antriebsachse mit Nachlaufachse, Parabel- oder Trapezfedern



Antriebsachse mit Nachlaufachse, Luftfederung



Doppeltachsaggregat, Trapezfedern



Doppeltachsaggregat, Luftfederung



SCANIA

MK32035deXX