



4. September 2017

Vertrauen und Erfahrung als weltweite Basis

Scania verfügt über mehr als hundertjährige Erfahrung, nicht nur im Baufahrzeugbereich. Damals wie heute stehen die Bedürfnisse der Kunden und maßgeschneiderte Lösungen im Vordergrund.

Nur wenige Anwendungsbereiche sind vielfältiger und gleichzeitig spezialisierter als die Baubranche. Scania ist daher bestrebt, möglichst viel über die unterschiedlichen Segmente und die jeweiligen Anforderungen an die Fahrzeuge zu erfahren. Die individuellen Bedürfnisse jedes Kunden zu erfüllen ist integraler Bestandteil der Unternehmenskultur von Scania. Die Stückzahlen sind heute 500-mal höher als in den 1910er Jahren. Diesem Anspruch trotzdem weiterhin Rechnung zu tragen, erfordert eine weitsichtige Entwicklung und ein weltweit führendes modulares Baukastensystem.

Testgelände vor den Werkstoren

Bis Mitte der 1950er Jahre waren die meisten Straßen in Schweden nicht asphaltiert. Alle in den Anfängen verkauften Scania-Vabis Fahrzeuge waren daher für die damals vorherrschenden schwierigen Untergründe ausgelegt. Mit einer Entfernung von 1.600 Kilometern von Nord nach Süd und zahllosen Schotterstraßen im ganzen Land war Schweden ein Paradies für Unternehmer, die mit der Instandhaltung von Verkehrswegen ihr Geld verdienten. Im Frühling wurden viele öffentliche Straßen unpassierbar und schlammig. Bei Regen waren sie matschig und rutschig. Bei trockener Witterung mussten Fahrzeug und Insassen gegen aufgewirbelten Staub gerüstet sein. Hinzu kam der viele Schnee, der im Winter geräumt werden musste.

Wohnraum für Millionen

Zwischen den 1910er und 1960er Jahren entwickelte sich Schweden von einem armen Agrarstaat zu einem modernen Industrie- und Wohlfahrtsstaat. Vor circa 60 Jahren strebte das ganze Land nach Fortschritt, es wurde in großem Stil in Wohnraum und Infrastruktur investiert. Scania Lkw trugen entscheidend zu dieser Entwicklung bei: Sie transportierten Kies, Erde, Sand, Beton und Lieferungen aller Art zu und von Tausenden von Baustellen.



Baufahrzeuge von Scania-Vabis wie dieser legendäre DLT75 6x4 aus dem Jahr 1958 trugen entscheidend zur Entstehung des modernen Schwedens in den Wirtschaftswunderzeiten der 1960er Jahre bei.

Bis Ende der 1960er Jahre existierte in Schweden keine Beschränkung von Fahrzeuglänge und Fahrzeuggewicht. Nur das Achsgewicht durfte acht Tonnen nicht überschreiten. Oft steuerten schwedische Fahrer daher Lkw-Züge mit mehreren Anhängern. Am Ende zahlten sich die Strapazen jedoch für alle Schweden aus: Zwischen 1965 und 1975 wurden eine Millionen neue Wohnungen fertiggestellt.

Modularisierung

Scania wuchs und entwickelte sich parallel mit Schweden. Bereits in den 1920er und 1930er Jahren hatte sich das Unternehmen einen Namen als Hersteller robuster, zuverlässiger Fahrzeuge gemacht. Außerdem hatte man langfristige Geschäftsbeziehungen zu Regierungsbehörden und öffentlichen Institutionen wie der schwedischen Bahn, der Post, der regionalen und nationalen Straßenverwaltung sowie zu Verkehrsbehörden aufgebaut. Mit ihnen entwickelte Scania Lösungen für zahlreiche Herausforderungen im Straßengüterverkehr und Transportwesen.

Ein Beispiel sind die vielen Lkw für Straßenbau und Straßeninstandhaltung mit Dreiseitenkipper und Streugeräten, die damals zusammen mit der nationalen Straßenverwaltung Vägstyrelsen entwickelt wurden. Schon bald hatte Scania-Vabis bei Instandhaltungsfahrzeugen für schwedische Kreisstraßen nahezu eine Monopolstellung.



Ein Scania Schwertransporter im England der 1970er Jahre. Bereits damals waren die Margen gering, an Motorleistung mangelte es jedoch schon zu dieser Zeit nicht.

Kundenspezifische Lösungen wurden zum Markenzeichen von Scania – ebenso wie die Fähigkeit, die individuellen Anforderungen durch die intelligente Kombination vorhandener Komponenten zu erfüllen. Die Kombinationsmöglichkeiten wurden seit

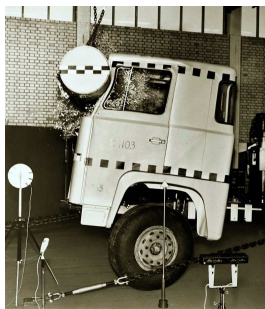


Ende der 1930er Jahre Schritt für Schritt ausgebaut und resultierten in der Entwicklung des modularen Scania Baukastensystems von heute. Die ersten modularen Motoren wurden bereits 1939 eingeführt, die erste komplett modulare Lkw-Baureihe feierte 1980 ihre Premiere.

Außergewöhnlich robust

Beim Erschließen von Exportmärkten Ende der 1940er Jahre profitierte Scania-Vabis von der durch schlechte Straßenverhältnisse und schwierige Baustellenbedingungen gewonnenen Erfahrung. Gegenüber Wettbewerbern aus Ländern mit Gewichts- und Längenbegrenzungen und im neuen südamerikanischen Markt, wo der Verkauf circa 1950 begann, waren die Fahrzeuge im Vorteil.

Der gute Ruf von Scania war ein großes Plus im Wettbewerb. Durch die in Schweden in den 1960er Jahren eingeführten sehr strengen gesetzlichen Sicherheitsvorschriften für Fahrerhäuser konnte sich Scania noch stärker von seinen Wettbewerbern absetzen. Die stringenten Testvorgaben veranlassten schwedische Hersteller dazu, bereits früh robuste, vollständig aus Stahl bestehende Fahrerhäuser einzuführen. In den übrigen europäischen Märkten traten derartige Bestimmungen erst in den 1990er Jahren in Kraft.



Strenge Testvorgaben, bei denen ein Fahrerhaus eine ganze Reihe unterschiedlicher Tests durchlaufen muss, sind im Rahmen der Fahrerhaus-Entwicklung auch heute noch ein wesentlicher Teil der DNA von Scania. Die Abbildung oben zeigt einen Crashtest im Jahr 1968.

Legendäre Lkw

Während des zweiten Weltkriegs produzierte Scania zum größten Teil Güter für die Landesverteidigung. Gleichzeitig wurden das gesamte Geschäft und das Produktportfolio unter der neuen Unternehmensleitung auf den Prüfstand gestellt. Für die Nachkriegszeit war Scania so mit modernen Produkten und Produktionsstätten gerüstet. Die viel gepriesenen Designs des Drabant und Regent, der führenden Lkw-Modelle der 1950er Jahre, strahlten Stärke und Zuverlässigkeit aus.



Dieser Scania-Vabis Drabant L51 ist ein typisches Beispiel für die Scania Lkw der 1950er Jahre. Unklar bleibt, ob die hier gezeigte Beladung den geltenden Gesetzen entsprach...

Ihnen folgte der legendäre L75, der 1958 eingeführt wurde und in zahlreichen Varianten erhältlich war: L/LS/LT75/LT76/110/111. Mit seiner klaren, schwungvollen Linienführung aus der Feder von Industriedesigner, Zeichner und Journalist Björn Karlström machte er Scania-Vabis in der Lkw-Branche weltweit bekannt. Doch nicht nur sein Aussehen beeindruckte die Fachwelt: Die Fahrer waren begeistert von der agilen und präzisen Servolenkung, der guten Rundumsicht und der hohen Sitzposition mit guter Sicht über die „Alligatorhaube“.

Baufahrzeug-Lösungen für Anwendungen weltweit

Auch in entlegenen Regionen wie Afrika, dem Nahen Osten und Südostasien wurden beeindruckende Stückzahlen exportiert. Möglich wurde dies durch ein Montagewerk für Busse und Lkw im Irak und zahlreiche Hilfsprojekte mit Fokus auf China. Das L-Modell bildete die Basis für die ersten vollständigen Scania-Vabis Fahrzeuge der Nachkriegszeit: einen 4x2 DL75 und einen DLT75, die komplett mit Kippaufbauten des westdeutschen Unternehmens Meiller geliefert wurden. Zahlreiche Verträge mit China in den späten 1960er Jahren umfassten Komplettfahrzeuge mit schwedischen Kippaufbauten oder Aufbauten für Holzarbeiten. Heute ist es für Kunden Standard, bei Scania Komplettlösungen zu beauftragen: vom Fahrzeug über den Aufbau bis hin zu Dienstleistungen wie Service oder Finanzierung.



Die Zuckerrohrernte auf den riesigen Plantagen Brasiliens ist auch für einen Scania T122ET eine Herausforderung. Das Foto entstand Anfang der 1980er Jahre. Die robusten Lkw mussten oft weite Strecken zurücklegen – hauptsächlich in schwierigem Gelände, auf schlecht gepflegten Schotterpisten und unbefestigten Wegen.

Im Jahr 1968 führte Scania eine Reihe Frontlenker-Lkw ein, deren mechanische Komponenten mit denen der Hauber übereinstimmten. Sie kamen hauptsächlich in



Märkten mit Längenbegrenzung und bei Kunden zum Einsatz, die ein Fahrerhaus mit Fahrersitz über dem Motor wünschten. Ab 1980 wurden diese Lösungen vollständig durch die komplett modulare GPRT-Baureihe (2er-Serie) ersetzt – auch sie war weltweit ein Erfolg. Das zu diesem Zeitpunkt vollständig entwickelte modulare Baukastensystem und die Einführung eines Fahrgestells in drei Klassen ermöglichte es, für mehr und mehr Anwendungen die jeweils optimale Lösung zu spezifizieren. Jeder Lkw konnte nun auf die kundenspezifischen Herausforderungen zugeschnitten werden.

Stärke begeistert

Seit Einführung der ersten leistungsstarken Motoren in den 1920er-Jahren sind Scania(-Vabis) Antriebsstränge bei Fahrern und Fuhrparkbesitzern gleichermaßen geschätzt und begehrt. Auf den ersten Dieselmotor, der 1936 auf den Markt kam, folgte eine modulare Baureihe bestehend aus Diesel- und Ottomotoren mit vier, sechs und acht Zylindern. Mit dem L75 wurden 1958 die legendären 10- und 11-Liter-Motoren eingeführt. Bis zur Jahrtausendwende blieben sie die leistungsstarken Arbeitspferde. Ab 1969 stellte der 14-Liter-V8 mit 350 PS ihre Leistung in den Schatten und eroberte die Herzen der Lkw-Branche weltweit im Sturm. Bis zur Einführung seines 16-Liter-Nachfolgers im Jahr 2000 war er der Maßstab für Leistung und Effizienz.

Zwischen 1965 und 1975 entwickelte Scania im Rahmen eines Großauftrags moderne Geländefahrzeuge für militärische Einsätze. Insbesondere bei der Konstruktion von Fahrgestell und Federung, Allradantrieb, Nabenge triebe und Automatikgetriebe wurden dabei wertvolle Fortschritte erzielt. Die hier gewonnene Erfahrung floss über Jahrzehnte in die weitere Entwicklung ein. Insgesamt wurden circa 3.400 Fahrzeuge der Konfigurationen 4x4 und 6x6 für das Militär produziert.



Zwei SBAT 111 6x6 mit Tarnlackierung passieren in den 1980er Jahren schwieriges Gelände tief in den schwedischen Wäldern.

Wenn das Besondere nicht reicht, ist Einzigartigkeit die Lösung. Hat ein Scania Kunde Anforderungen, die mit den unzähligen Möglichkeiten des modularen Systems nicht erfüllt werden können, kommt Laxå Special Vehicles ins Spiel. Der zu Scania gehörende Hersteller von Sonderfahrzeugen entwickelt und fertigt seit den 1970er Jahren einzigartige Fahrzeuge auf Scania Fahrgestellen. Das Unternehmen führt die unterschiedlichsten Aufgaben aus: von der Herstellung eines Spezialaufbaus über die Fertigung von Schwerlastzugmaschinen bis hin zu den verschiedensten



Fahrgestellmodifikationen. So können mehrachsige Betonpumpen produziert oder schwere Kipper für die Bergbaubranche gebaut werden.



Anders Lampinen, Product Director, Construction, Scania Trucks, freut sich auf die Einführung der neuen Scania Lkw-Generation für die Baubranche. Er ist sicher, dass die jahrzehntelange Erfahrung von Scania den Kunden aus der Bauindustrie auch weiterhin Vorteile verschaffen wird.

Das Erbe als Fundament

Ohne Zweifel ist Scania seit Langem eng mit der Baubranche verbunden – unabhängig von Markt oder spezifischer Anwendung. Wie bewertet Anders Lampinen, Product Director, Construction, Scania Trucks, das umfassende Scania Erbe in diesem Bereich? Kann das Unternehmen auf diesem Erbe aufbauen?

„Die neue Scania Baufahrzeug-Generation ist in Bezug auf Robustheit und Flexibilität etwas ganz Außergewöhnliches“, sagt er. „Zudem haben wir heute Zugriff auf die Betriebsdaten von 260.000 vernetzten Fahrzeugen und verfügen über Dienstleistungen wie Ferndiagnose und Scania Wartung mit flexiblen Plänen. Ich bin absolut überzeugt, dass wir unseren Kunden aus der Baubranche dabei unterstützen können, ihre Margen zu vergrößern.“

Weitere Informationen erhalten Sie von:

Anders Lampinen, Product Director, Construction, Scania Trucks
Tel. +46 73 655 04 48
E-Mail: anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, Head of Product Affairs, Scania Trucks
Tel. +46 70 289 83 78
E-Mail: orjan.aslund@scania.com



Scania gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Umstieg auf ein nachhaltiges Transportsystem voran. 2016 lieferten wir 73.100 Lkw, 8.300 Busse sowie 7.800 Industrie- und Marinemotoren an unsere Kunden aus. Der Umsatz betrug 2016 knapp 104 Milliarden SEK (10,9 Milliarden Euro), wobei circa 20 Prozent davon auf Serviceleistungen entfielen. Scania wurde 1891 gegründet und beschäftigt heute weltweit etwa 46.000 Mitarbeiter in mehr als 100 Ländern. Forschung und Entwicklung befinden sich in Schweden sowie an den Standorten Brasilien und Indien. Die Produktion ist in Europa, Südamerika und Asien konzentriert, regionale Produktionsstätten befinden sich in Afrika, Asien und Eurasien. Scania gehört zur Volkswagen Truck & Bus GmbH.

Scania Deutschland verzeichnete 7.163 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2016 und damit einen Marktanteil von 11,5 Prozent. Der Umsatz der Scania Deutschland Gruppe betrug 2016 928 Millionen Euro.