



4. September 2017

Neue Fahrerhäuser und Funktionen für verschiedenste Anforderungen

- Einführung aller G-Fahrerhaus- und zahlreicher P-Fahrerhausvarianten
- Besonderer Fokus auf robuste kurze und mittellange Fahrerhäuser für die Baubranche
- Elektrische Feststellbremse mit automatischer Haltefunktion und Sicherheitsfunktionen
- Hoher Lufteinlass in zwei Ausführungen, Vervierfachung der Betriebszeit
- Vertikales Auspuffrohr mit zwei Montagepositionen
- Große und flexible Radhäuser für unterschiedliche Abmessungen und Bedürfnisse
- Verschiedene Federungsoptionen, z. B. die 2x33-Millimeter-Parabelfederung
- Neu kombinierte Optionen mit Scheiben- oder Trommelbremsen und elektronischem Bremssystem (EBS)
- Gute Aufbauvorbereitung und noch leichter Zugang zu Informationen für Aufbauhersteller

Scania baut das Angebot an Fahrerhäusern für die neue Lkw-Generation mit der Einführung der P-Fahrerhäuser weiter aus. Alle neu vorgestellten Fahrerhäuser – S, R, G und P – werden in verschiedenen Dachhöhen und Ausführungen angeboten. Spezielle Anwendungen für die Baubranche, wie beispielsweise robuste Blattfederung, Lufteinlässe oben und vertikale Auspuffauslässe, runden das Angebot ab.

Scania baut die Anzahl der Anwendungen und möglichen Konfigurationen für die neue Lkw-Generation weiter aus. Nach der Einführung des G-Fahrerhauses im Juni 2017 folgen nun sieben neue Varianten sowie die P-Version, die sowohl in kurzer, mittellanger und langer Ausführung mit drei unterschiedlichen Dachhöhen angeboten wird.

„Das Portfolio ist nun sehr breit gefächert“, so Anders Lampinen, Product Director, Construction, Scania Trucks. „Angefangen von den kurzen Fahrerhäusern, wie dem P14 oder G14 mit niedrigem Dach, bis hin zum S20 Highline. Somit können unsere Kunden ihr neues Fahrzeug exakt auf ihre Bedürfnisse und Anforderungen für alle Anwendungen abstimmen.“



Scania baut nun das für die neue Generation verfügbare Fahrerhausangebot in großen Schritten aus. Die Abbildung zeigt das Innere der neuen mittellangen Variante des G-Fahrerhauses mit normaler Dachhöhe (CG17N).

Möglich wird diese große Auswahl dank des modularen Baukastensystems von Scania. Durch den Einsatz einer begrenzten Anzahl verschiedener Komponenten ist Scania in der Lage, unterschiedliche Fahrerhäuser zu bauen, die sich zwar äußerlich und in Bezug auf ihre Anwendung sehr stark unterscheiden, aber dennoch viele gemeinsame Teile haben.

„Der modulare Aufbau ist ein echter Vorteil für unsere Kunden“, erklärt Lampinen. „Sie müssen sich nicht mit Kompromissen zufrieden geben, sondern können auf optimierte Lösungen zugreifen, ohne dass sich dies auf die Kosten auswirkt oder die Ersatzteilversorgung gefährdet. Egal, ob sie tagsüber überwiegend in städtischen Gebieten oder auf entlegenen Landstraßen unterwegs sind und manchmal im Fahrerhaus übernachten müssen. Jeder Transportunternehmer im Baugewerbe kann genau das für sich richtige Fahrerhaus auswählen.“

Als Scania im vergangenen Jahr die R- und S-Fahrerhäuser vorstellte, fanden diese sowohl in Bezug auf ihre inneren als auch äußeren Merkmale großen Zuspruch. Das Äußere wurde für die Kombination aus modernem Design und branchenführender Aerodynamik sehr gelobt. Gefeierte wurden der Innenraum für die Fokussierung auf den Fahrer, die hochwertige Qualität der Ausstattung, Geräumigkeit und die Möglichkeit, alle Funktionen für den Fahrerarbeitsplatz anpassen zu können. Die G-Fahrerhäuser, von denen die ersten Varianten im Juni eingeführt wurden, und P-Fahrerhäuser, die nun vorgestellt werden, basieren selbstverständlich auf demselben Ansatz und denselben Lösungen wie die S- und R-Fernverkehrsfahrerhäuser.

Für viele Transportunternehmen in der Baubranche verfügt die G-Baureihe über das Potential zum Favoriten zu werden. Auf der einen Seite stehen viele Varianten zur Auswahl und auf der anderen Seite bietet sie ein ausgewogenes Maß in puncto Größe, Gewicht, Nutzlast und Einstiegshöhe.

„Wir sind der Meinung, dass das CG17N, ein mittellanges Fahrerhaus mit normalem Dach, das Zeug hat, um ein Erfolg in der Baubranche zu werden“, so Lampinen. „Es bietet viel Platz und Raum für den Fahrer, ohne dass dies zulasten des Einbauraums für Aufbauten geht. Hinzu kommen praktische Einstiegsstufen, ein gutes Sichtfeld, eine Liege zum Ausruhen und neue Optionen für flexiblen Stauraum – damit wird klar, warum wir es als potenziellen Favoriten sehen.“



Das G-Fahrerhaus wird in fünf verschiedenen Grundkonfigurationen angeboten: vom CG14L mit Flachdach bis zum CG20H in der Highline-Ausführung. Die normale Dachversion ist um ganze 10 Zentimeter in der Höhe gewachsen. Im Vergleich zum entsprechenden R-Fahrerhaus sind die Einstiegsstufen etwas tiefer.

P-Baureihe – die leichte Wahl

Während die G-Baureihe um weitere Optionen ergänzt wird, wird nun erstmals auch die P-Baureihe für die neue Lkw-Generation von Scania eingeführt. Sie ist noch vielseitiger als die G-Baureihe und wird nach Abschluss der Einführung in acht verschiedenen Konfigurationen zur Verfügung stehen.

Im ersten Schritt werden sechs verschiedene P-Fahrerhausvarianten präsentiert: vom CP14L mit niedrigem Dach – besonders geeignet für einen hochproduktiven und modernen Aufbau, der über das Fahrerhaus reicht – bis hin zum CP20H, für diejenigen, die Wert auf einen bequemen Innenraum, geringeres Gewicht und eine niedrige Einstiegsgröße legen.



Die P-Fahrerhäuser von Scania sind moderne Klassiker für Anwendungen im Bau- und Verteilerverkehr mit häufigem Fahren im Stadtverkehr, wo man mit einem niedrigeren Fahrerhaus eine bessere Übersicht über seine Umgebung hat. Die Abbildung zeigt ein CP17 Fahrerhaus mit normalem Dach.

„Natürlich wird die Kundennachfrage für die verschiedenen Versionen unterschiedlich sein. Für uns bei Scania ist es jedoch eine Frage der Glaubwürdigkeit, die richtige Variante auch für Anwendungen anbieten zu können, die es nicht so häufig gibt“, erklärt Lampinen. „Die gesamte Scania Philosophie aufgrund maßgeschneiderter Lösungen für alle Anwendungen immer die bestmögliche Gesamtwirtschaftlichkeit bieten zu können, beruht auf der Vielfalt und dem Kundennutzen durch unser modulares Baukastensystem.“



Die P-Fahrerhäuser von Scania sind sehr vielseitig und werden in verschiedenen Längen und Dachhöhen angeboten.

Die P-Baureihe ist in Europa hauptsächlich für jene Kunden konzipiert, die selten in ihren Fahrzeugen übernachten, dafür jedoch häufig ein- und aussteigen. Beispiele hierfür sind regionaler oder städtischer Verteilerverkehr und natürlich verschiedene Arten von Baustellenverkehr. Die bequemen Einstiegsstufen und die fast gleiche Höhe zu anderen Verkehrsteilnehmern sind dabei die offensichtlichen Vorteile.

Ein neues P-Fahrerhaus mit niedrigem Dach weist dieselbe Dachhöhe auf wie ein P-Fahrerhaus der PGR-Generation (das über kompaktere Außenmaße für Umgebungen mit begrenzter Durchfahrtshöhe verfügt), während ein CP17N oder CP20N im Vergleich zur Vorgängerversion um 10 Zentimeter in der Höhe gewachsen ist. Alle Fahrerhäuser der neuen Generation sind etwas länger (CP17 eher als CP16). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Innenräume an Länge zugelegt haben (gemessen in Dezimetern als Abstand vom vorderen Fußraumende bis zur Fahrerhaus-Rückwand Montierung von Komponenten).

Elektrische Feststellbremse

Scania führt nun auch erstmals eine elektrische Feststellbremse als Option ein. Die Positionierung bleibt rechts in der Instrumententafel vor dem Fahrer unverändert, das Bedienelement hingegen erinnert an das moderner Pkw. Das Bedienelement reagiert auf Druck, sodass eine stufenweise Betätigung möglich ist.



Scania führt eine elektrische Feststellbremse mit Sicherheitsfunktionen ein. Sie wird bei niedriger Geschwindigkeit automatisch betätigt, wenn der Fahrer die Tür öffnet oder den Sicherheitsgurt löst.

Da die Betätigung der Feststellbremse elektrisch erfolgt, kann sie auch mit weiteren innovativen Funktionen versehen werden. Dazu zählt beispielsweise die automatische Betätigung bei niedriger Geschwindigkeit, wenn der Sicherheitsgurt gelöst oder die Tür geöffnet wird. Dies stellt sicher, dass gestresste Fahrer nicht zusehen müssen, wie sich ihr geparktes Fahrzeug in Bewegung setzt. Diese Funktion wurde von Kunden hauptsächlich im Verteilerverkehr gewünscht.

Die Berganfahrhilfe wurde ebenfalls verbessert. Wenn die Position Autohold (Position, bei der die Betriebsbremse verwendet wird und ein grünes Feststellbremssymbol aufleuchtet) der elektrischen Feststellbremse aktiviert ist, gilt keine Zeitbeschränkung mehr für das Halten des Fahrzeugs. Beim erneuten Anhalten des Lkw, wie beispielsweise bei einem Stau, wird sie automatisch erneut betätigt. Steht das Fahrzeug etwas länger, wechselt das System automatisch von Autohold zu Feststellbremse (Position, bei der die Federspeicherbremsen verwendet werden und das rote Feststellbremssymbol angezeigt wird).

Für alle Fahrerassistenzsysteme gilt, dass diese den Fahrer nicht stören dürfen. Scania Ingenieure haben beispielsweise besonderes Augenmerk auf möglichst sanftes Anfahren gelegt – unabhängig davon, ob die Feststellbremse oder Autohold-Funktion deaktiviert wird, wenn der Fahrer dies bei eingelegtem Gang und laufendem Motor durch Betätigen des Fahrpedals anfordert. Wenn das Fahrzeug bei aktivierter Feststellbremse abgestellt wurde, wird die Feststellbremse gelöst, sofern alle Kriterien für die Aktivierung, wie z. B. der Sicherheitsgurt, erfüllt sind. Das System wechselt dann automatisch zu Autohold, um sanftes Anfahren sicherzustellen.

Weiterentwicklungen und Optimierungen für die Baubranche

Mit der umfassenden Einführung von Komponenten und Lösungen mit speziellem Fokus auf Anwendungen im Bausegment stellt Scania nun auch eine Reihe anderer Komponenten und Lösungen vor. Es handelt sich dabei zum Teil um Komponenten und Konfigurationen, die bereits zuvor für Baufahrzeuge von Scania angeboten wurden, viele Komponenten sind jedoch neu oder wurden weiterentwickelt und optimiert.

Zu Letzteren gehören Optionen, wie z. B. ein hoher Lufteinlass (zusätzlich zum serienmäßig vorn montierten Lufteinlass) in zwei verschiedenen Ausführungen. Davon wurde eine speziell für Hochleistungsanwendungen entwickelt. Lufteinlässe oben sind für den Einsatz in staubigen und exponierten Umgebungen ausgelegt. Sie



tragen zu hoher Betriebszeit bei, ohne dass der Kraftstoffverbrauch aufgrund von langen Lufteinlasswegen oder zugesetzten Filtern steigt.

Die Heavy Duty-Ausführung von Scania ist mit zwei Luftfiltern ausgestattet und verkraftet knapp 40 Kilogramm Staub, bevor ein Service erforderlich ist. Dies ergibt eine viermal längere Betriebszeit als bei früheren Lösungen. Eine Ausführung mit vertikalem Auspuffausrohr ist nun ebenfalls erhältlich. Neu ist, dass er in zwei verschiedenen Positionen hinter dem Fahrerhaus montiert werden kann, was die Aufbauarbeiten erleichtert.



Scania führt nun einen Lufteinlass oben in zwei Versionen ein und vervierfacht die Betriebszeit bei der HD-Ausführung.

Besonders bei Baustellenfahrzeugen ist die Fahrerhauslagerung von besonderer Bedeutung. Es gilt Fahrerkomfort und Robustheit gleichermaßen Rechnung zu tragen. Scania bietet die mechanische Vierpunktlagerung nun in zwei verschiedenen Ausführungen an. Die verstärkte Variante ermöglicht eine größere Bewegung des Fahrerhauses, um ein Durchschlagen bei besonders hartem Geländeeinsatz zu vermeiden.

Eine weitere Besonderheit, die Transportunternehmer im Baugewerbe zu schätzen wissen, ist die Möglichkeit, Radhäuser und Kotflüglecken auf die gewählte Federung und Räder abzustimmen. In bestimmten Fällen ist beispielsweise viel Platz für den Einsatz von Schneeketten oder eine Einzelbereifung mit grobem Profil gewünscht. Für Fahrzeuge mit Doppelachse vorn bietet Scania nun auch neu entwickelte, komplett einstellbare Kotflügel für die zweite Vorderachse an. Die Kotflügel lassen sich – unabhängig von Reifen und Fahrgestell – leicht auf die korrekte Höhe einstellen.

Federung und Fahrgestell

Baustellenfahrzeuge müssen über einen Fahrgestellaufbau verfügen, der an ihre alltäglichen Arbeitsanforderungen angepasst ist. Die Entscheidung zwischen Blatt- oder Luftfederung ist von einigen Parametern abhängig. Nicht selten werden Stahl-



und Luftfederung kombiniert, z. B. Parabelfederung vorn und Luftfederung hinten. Scania führt nun eine weitere Option ein: 2x33 für 9-Tonnen-Vorderachse, progressive Parabelfederung aus Stahl mit zwei 33-Millimeter-Federblättern.

Dies sorgt für einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Komfort, Geländeeigenschaften und stabiler Straßenlage. Ein neu entwickelter Stabilisator für die zweite Achse sorgt auch bei Fahrzeugen mit Doppelachse vorn für eine bessere Straßenlage. Er trägt zu Stabilität auf öffentlichen Straßen, im Gelände (insbesondere bei hohem Schwerpunkt) und speziell beim Abkippen auf unebenem Untergrund bei.

Auch bei Achsen und Fahrgestelllösungen wartet Scania mit einigen Neuerungen auf, die besonders für Anwendungen in der Baubranche relevant sind. Bei der neuen Generation kann bei 3-achsigen Fahrzeugen beispielsweise ein elektronisches Bremssystem (EBS) mit Trommelbremsen kombiniert werden. Des Weiteren können jetzt 26-Tonnen-Achsaggregate mit Nabenvorgelege mit Scheibenbremsen kombiniert werden (RBP735). Scania setzt nun auch schrägverzahnte Planetengetriebe für das Nabenvorgelege ein. Dies sorgt für weniger Geräuschbildung und eine längere Lebensdauer.

Aus Sicht des Aufbauherstellers

Im Laufe der Jahre hat Scania viel daran gesetzt, die Anpassung der Fahrzeuge für Kunden und Aufbauhersteller gleichermaßen zu erleichtern. Eine Investition, die sich ausgezahlt hat. Deutliche Beispiele hierfür sind bei der neuen Lkw-Generation die obere Lochreihe am Rahmen, die Aufbauhersteller frei nutzen können, die hinteren Stoßdämpfer und doppelte Vorderachsen ohne Überstand am Rahmen. Dank der im Herbst 2016 eingeführten elektrisch gelenkten Nachlaufachse entfallen wuchtige und exponierte Hydraulikleitungen. Scania hat nun auch Leitungsführungen und Auslässe für Elektrik und Luft vorbereitet, um die Arbeit der Aufbauhersteller zu erleichtern.



Zu den Zielen, die sich Scania gesteckt hat, gehören die Vereinfachung von Aufbauarbeiten und eine enge Partnerschaft mit den Aufbauherstellern.



„Wir erhalten jeden Tag positives Feedback“, so Torben Johansson, Director of Scania Bodybuilding Centre in Södertälje. „Aufbauhersteller sind sich der Tatsache bewusst, dass wir hohe Ansprüche haben und wissen, dass wir es ernst meinen, wenn wir ihnen Unterstützung zusichern. Gleiches gilt für das Lkw-Geschäft. Wir streben eine Partnerschaft an. Wenn wir dieselbe Sprache sprechen, zeigt sich dies sofort an deutlich reduzierten Vorlaufzeiten und erhöhter Produktivität.“

Neben der Entwicklung und Vereinfachung von Aufbauarbeiten an den Fahrzeugen selbst konzentriert sich Scania auch auf Information und Training. Einige Beispiele hierfür sind eine neu entwickelte Website mit nützlichen Informationen und Zeichnungen sowie verschiedene Online-Trainingskurse und Präsenzs Schulungen für Aufbauhersteller.

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.