



# SCANIA

## PRESS info

P10104DE / Per-Erik Nordström  
Januar 2010



*Fit für harte Arbeit*

## **Scania Baufahrzeuge: Maximale Verfügbarkeit und vorbildliche Wirtschaftlichkeit**

Mit den Baureihen P, G und R präsentiert sich das Baufahrzeugprogramm von Scania kundenorientierter als je zuvor:

- **Antriebsstrang-Optionen und das Scania Modulkonzept ermöglichen maßgeschneiderte Spezifikationen mit optimaler Stärke, geringem Gewicht und höchster Einsatzeffizienz**
- **Serviceunterstützung: verfügbar über das flächendeckende Scania Servicenetz oder maßgeschneiderte Lösungen direkt für den Einsatzort**
- **Komplette Fahrzeuge ab Scania Werk reduzieren Aufbauzeiten auf ein Minimum und gewährleisten Verfügbarkeit und Serviceunterstützung**
- **Neue Funktionen für noch höhere Robustheit, Mobilität und Lastkapazität sowie für Komfort und Ergonomie**

Lastwagen von Scania genießen einen hervorragenden Ruf hinsichtlich Fahrleistungen, Wirtschaftlichkeit und Haltbarkeit – all dies trägt maßgeblich zu dem hohen Wiederverkaufswert eines Scania bei. Nachdem sie ihrem ersten Besitzer gute Dienste geleistet haben, führen Lastwagen von Scania danach oft ein zweites und drittes Leben.

Ein umfassendes Motorenprogramm mit der Wahlmöglichkeit von Euro 3-, Euro 4-, Euro 5- und EEV-Motoren erstreckt sich über Motorleistungen von 230 bis mehr als 600 PS. Range- und Range-Split-Getriebe mit oder ohne Kriechgang und automatisiertes Schalten sowie vielfältige Lösungen von einfach übersetzten Achsen oder Achsen mit Außenplaneten machen die individuell gewünschte Anpassung des Antriebsstrangs hinsichtlich Leistung und Mobilität ganz einfach.

Ein niedriges Fahrgestellgewicht, unabhängig von der gewählten Emissionstechnologie, kombiniert mit einer robusten Grundkonstruktion: Dies ermöglicht hohe Zuladung, ohne Kompromisse bei der Haltbarkeit machen zu müssen. Technische zulässige Gewichte überschreiten oft die gesetzlich zulässigen Gewichte – dies ist gleichbedeutend mit einer nützlichen Reserve, die die Haltbarkeit der Fahrzeuge verlängert.

Das engmaschige Servicenetz und das modulare Komponentensystem von Scania bieten einen verringerten Nutzungsausfall durch verkürzte Zeiten in der Werkstatt. Wird das komplette Fahrzeug von Scania geliefert, gewährleistet Scania auch die

Verfügbarkeit von Aufbauteilen sowie die Wartung des Aufbaus durch das eigene Netzwerk.

Scania konzentriert sich stets darauf, dem Profi am Lenkrad einen Arbeitsplatz zu bieten, der ihm maximale Unterstützung für sicheres und effizientes Fahren gewährt. Ein Lkw, der sich entspannt fahren lässt, überzeugt auch gute Fahrer. Dies wiederum zahlt sich für den Unternehmer durch mehr Sicherheit, reduzierte Kraftstoff- und Reparaturkosten sowie durch eine höhere Transporteffizienz aus. Die vor Kurzem vorgestellten neuen Fahrerhäuser bieten mit ihrer Ausstattung und ihren Optionen ein Höchstmaß an Attraktivität für den Profi am Lenkrad und eine vorbildliche Ergonomie.

### Neuheiten

- Neues Exterieur-Styling für die Serien G und R
- Neues Interieur mit zahlreichen Komfort-Optionen
- Automatisiertes Schalten – entweder vollautomatisiert oder mit Kupplungspedal
- Neuer Drehschalter für Differenzialsperren mit sequentieller Betätigung (ab Mitte 2010)
- Progressive Parabelfederung bei Doppelachsaggregaten von 19, 21 und 26 t (26 t ab Mitte 2010)
- Stabilere Steckachsen und kurze Übersetzung der Außenplaneten-Achsen bürden für maximale Mobilität (ab April 2010)
- Neue Lagerzapfen bei der Achsaufhängung und hoch montierte Federspeicher für Heavy-Duty-32 t-Doppelachsaggregate mit Außenplaneten (ab Ende 2010)
- Weitere Kipper-Vorbereitungen ab Scania Werk (ab Ende 2010)

Detaillierte Beschreibungen nachstehend. Weitere Informationen und Bilder:

- Besuchen Sie [www.scania.com/media/bauma2010/](http://www.scania.com/media/bauma2010/) für die Media-Website.
- Unter <http://imagebank.scania.com/> finden Sie entsprechende Bilder, indem Sie im Suchfeld „Quick search“ den Begriff „Bauma2010“ eingeben.

Ansprechpartner:

- Dan Persson, Product Manager,  
Tel. +46 8 553 523 24, E-Mail [dan.persson@scania.com](mailto:dan.persson@scania.com)
- Per-Erik Nordström, Product Affairs,  
Tel. +46 8 553 855 77, E-Mail [per-erik.nordstrom@scania.com](mailto:per-erik.nordstrom@scania.com)

\* \* \*

## NEUE FUNKTIONEN



### Scania Opticruise – vollautomatisiert oder mit Kupplungspedal

Das neue Scania Opticruise ist verfügbar entweder mit automatisierter Kupplung oder mit Kupplungspedal. Die komplett automatisierte Ausführung basiert auf einer elektrohydraulischen Kupplungssteuerung, die für maximale Präzision bürgt. Die Schaltstrategie ist völlig neu entwickelt, mehrere neue Funktionen sind miteinander integriert, sodass dem Profi am Lenkrad die Arbeit erleichtert wird.

Vom automatisierten Schalten profitieren sowohl Fahrer als auch Unternehmen in mehrfacher Weise. Neben höherem Komfort und der Entlastung bei der Überwachung von Drehzahlen und Schaltvorgängen kann der Fahrer sich stärker auf die Bedienung der übrigen Systeme an Bord konzentrieren und natürlich auch auf das Verkehrsgeschehen. In kürzester Zeit ist der Fahrer mit dem System vertraut, die Arbeit am Lenkrad ist damit effizient und konsistent.

Kupplungsverschleiß und Belastungen anderer Antriebsstrangkomponenten sinken, die Haltbarkeit des Fahrzeugs verlängert sich.

Scania Opticruise wartet mit den folgenden neuen Funktionen auf:

- Kunden haben die Wahl zwischen einer vollautomatisierten Version und einer mit Kupplungspedal.
- Automatische Kupplung mit hochpräziser elektrohydraulischer Steuerung – eine Branchenneuheit, die exakte Kupplungssteuerung auch ohne Kupplungspedal gewährleistet.
- Manövrier-Modus für besonders präzise Kupplungssteuerung, fein dosierbares Gasgeben und exakte Motorsteuerung.
- Die automatisierte Kupplung wird während des eigentlichen Schaltvorgangs kurzzeitig ausgekuppelt, das Schalten erfolgt dadurch schneller und reibungsloser.
- Umfassender elektronischer Kupplungsschutz reduziert den Verschleiß des Systems auf ein Minimum.
- Scania Opticruise ist verfügbar für die 8-, 12- und 12+2-Gang-Getriebe von Scania – letzteres auch mit Overdrive.
- Scania Retarder auf Wunsch verfügbar.
- Hill-Hold ist serienmäßig bei der vollautomatisierten Version (mit EBS).
- Neue Schaltstrategie erleichtert das Befahren von Gefällestrecken ohne Kraftstoffmehrverbrauch.
- Die Schaltung passt sich der individuellen Fahrweise, der Belastung sowie Neigung bzw. Gefälle der Fahrbahn an.
- Power-Modus bietet dem Fahrer zusätzliche Leistungsreserven
- Alle Steuerungsfunktionen für die Schaltung und den Retarder sind in den rechten Lenkstockhebel integriert.

- Mehrere Parameter lassen sich von jeder Scania Werkstatt einstellen, sodass die individuell gewünschte Funktionalität den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden kann.

### Traktionssteuerung

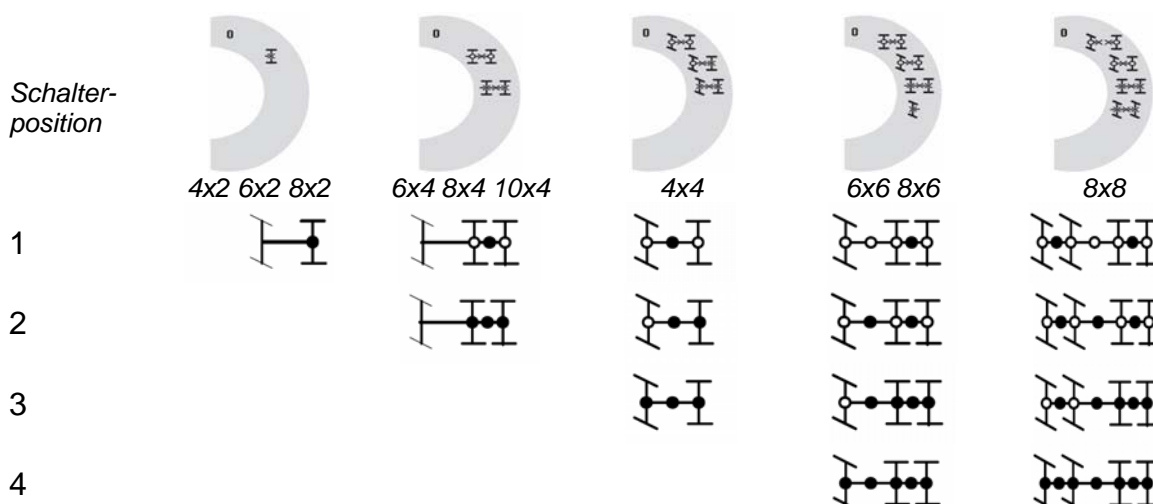
Differenzialsperren und Traktionskontrolle werden in den meisten Baufahrzeugen von Scania eingebaut. Alle Bedienelemente für die Traktion – Differenzialsperre, Traktionskontrolle und Gewichtsverlagerung – sind jetzt in einem intuitiv zu bedienenden Modul am Armaturenbrett zusammengefasst – leicht zu erreichen für die Schaltheand.



In der Mitte dieses Bedienmoduls sitzt ein Drehschalter für die verschiedenen Differenzialsperren, der alle Sperren des Fahrzeugs in der richtigen Reihenfolge aktiviert, um ein Höchstmaß an Traktion zu gewährleisten und dabei gleichzeitig das Fahrzeug optimal lenkbar zu halten. Der Drehschalter wird eingedrückt, um die Traktionskontrolle zu deaktivieren. Neben diesem Drehschalter sitzen die Bedienelemente für das Anheben der Nachlaufachse oder die Gewichtsverlagerung zwischen den beiden Hinterachsen.

### Komfortable Differenzialsperren

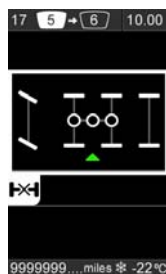
Drehschalter mit bis zu vier Positionen stehen je nach Radkonfiguration zur Verfügung. Die Reihenfolge für das Sperren der verschiedenen Positionen sieht so aus:



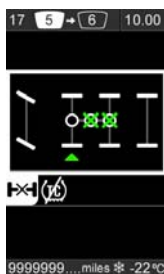
Die Betätigung der Differenzialsperre wird im Zentralinstrument in drei Stufen angezeigt: Aktivierung läuft, Aktivierung ausgeführt und Deaktivieren läuft. Das Display bleibt so lange eingeschaltet, wie eine Differenzialsperre gerade ein- oder ausgeschaltet wird oder ganz eingeschaltet ist.

Kurze Einblendungen melden die Zuschaltung des Frontantriebs sowie den niedrigen Gang im Verteilergetriebe. Nach einigen Sekunden schaltet das System auf die Ansicht für die Differenzialsperre zurück.

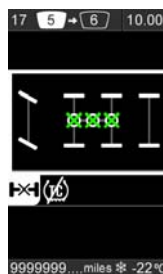
Beispiele:



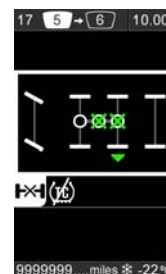
*Eine Differenzialsperre schaltet*



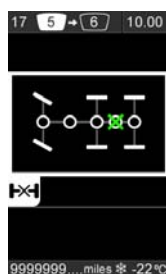
*Zwei Differenzialsperren aktiviert, eine schaltet*



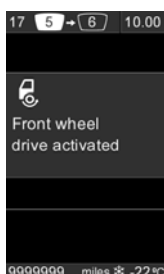
*Alle Differenzialsperren aktiviert*



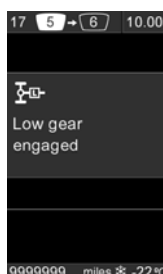
*Zweite Antriebsachse schaltet aus*



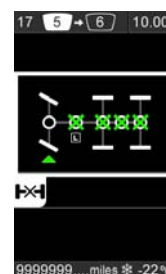
*Eine Differenzialsperre aktiviert*



*Einblendung: Frontantrieb aktiviert*



*Einblendung: Kleiner Gang im Verteilergetriebe*



*Niedriger Gang und vier Differenzialsperren aktiviert, Vorderachse schaltet*

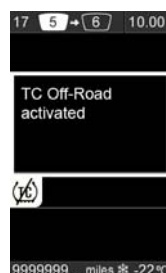
## Bessere Traktionskontrolle (TC)

Die Traktionskontrolle bei Fahrzeugen mit elektronischen Bremsen (EBS) wurde verfeinert:

- Integrierte Kontrolle. Der Drehschalter für die Differenzialsperren wird betätigt, um den Geländemodus zu aktivieren. Die Anzeige erfolgt im Hauptinstrument (nach der ersten Einblendung, siehe Abb.).
- Steuerbarer Schlupf. Um erfahrenen Fahrern die Möglichkeit zu bieten, die maximale Traktion zu erfahren, ist der Schlupf jetzt abhängig von der Gaspedalposition, d. h. je mehr Gas der Fahrer gibt, desto mehr Schlupf.
- Präzisere Reduzierung des Motordrehmoments. Damit wird sichergestellt, dass der Turboladedruck gehalten wird, um ein unerwünschtes Herunterschalten beim Befahren einer glatten Steigung zu verhindern.



*Traktionskontrolle: Drehschalter für Geländemodus betätigt*



*Einblendung: Gelände-Traktionskontrolle aktiviert*

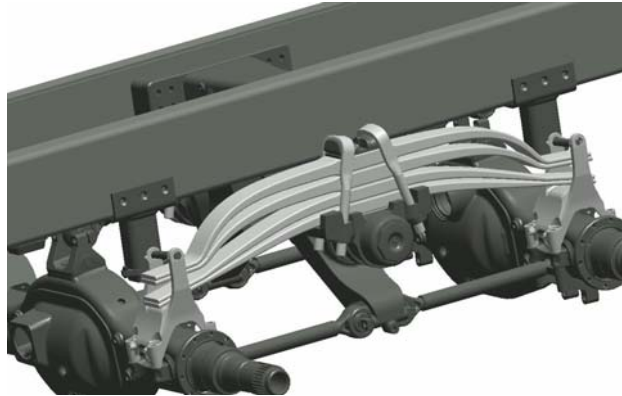


*Gelände-Traktionskontrolle aktiv*

Insgesamt tragen diese Funktionen dazu bei, dem Fahrer die volle Kontrolle zu verleihen und die Traktion erheblich zu verbessern.

### **Parabelfederung bei den 19-, 21- und 26-Tonnen-Doppelachsaggregaten**

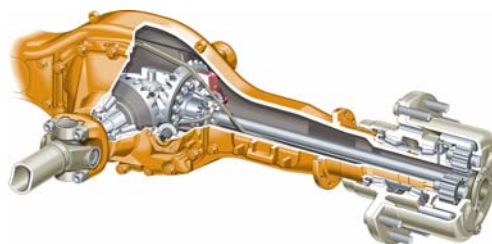
Progressive Parabelfedern sind wahlweise nun auch bei 6x4- und 8x4-Fahrzeugen verfügbar, um deren Komfort und Mobilität im unbeladenen Zustand zu verbessern.



Größere Flexibilität bei der Radaufhängung ist gleichbedeutend mit besserer Traktion. Die Haltbarkeit wird dank der geringeren internen Reibung ebenfalls verlängert.

### **Aktualisierte Achsen mit Außenplaneten und Doppelachsaggregaten für verbesserte Mobilität**

Verwindungsfestere Steckachsen werden bei allen Achsen mit Außenplaneten eingeführt, eine neue kurze Übersetzung der Achse mit Außenplaneten bei der schweren Ausführung. Dank dieser Überarbeitung verbessert sich die Traktion und es verringert sich das Risiko des Achstrampelns. Die leichte Achse von Scania mit Außenplaneten ist jetzt auch bei 4x4-Fahrzeugen verfügbar. Für Heavy-Duty-Kipper sorgt ein neuer Lagerzapfen bei der Achsaufhängung mit hoch montierten Federspeichern für mehr Bodenfreiheit und bessere Traktion.



Die kurze Übersetzung der Achsen mit Außenplaneten bewirkt eine Gesamtübersetzung von bis zu 7.18 (bisher von 6.50), was bei härtesten Einsatzbedingungen z. B. im Berg- und Tagebau die Belastung sämtlicher Antriebsstrangkomponenten reduziert.

### **KOMPLETTE FAHRZEUGE UND VORBEREITUNGEN AB WERK**

Je schneller ein Baufahrzeug damit beginnen kann, für seinen Besitzer Geld einzufahren, desto besser. Die Verkürzung der Aufbauzeit auf ein Minimum bis zu

dem Zeitpunkt, zu dem das Fahrzeug eingesetzt werden kann, ist hinsichtlich der Profitabilität oft entscheidend. Scania bietet zahlreiche Möglichkeiten, Baufahrzeuge direkt ab Werk vorzubereiten, um dem Aufbauhersteller den Aufwand zu verringern und gleichzeitig die Qualität des fertigen Fahrzeugs zu optimieren. Außerdem bietet Scania in einigen Märkten auch komplette Fahrzeuge an.

### **Kipper-Vorbereitungen ab Werk**

Das Programm der ab Werk verfügbaren Optionen, die dem Aufbauhersteller die Arbeit erleichtern, präsentiert sich mit erheblich erweitertem Umfang. Verschiedene Formen vorgebohrter Lochmuster in den Seitenträgern des Rahmens sind für verschiedene Aufbauten ganz nach Maß verfügbar.

Verschiedene Typen zusätzlicher Halterungen und Rahmenträger lassen sich ebenfalls ab Werk bestellen und einbauen, z. B. schließende Querträger und Zugstangen (einschließlich Unterzugrahmen) am Heck. Weitere Optionen sind für Aufliegeranschlüsse, Heckleuchenschutz, Arbeitsscheinwerfer, zusätzliche Scheinwerfer vorne und Rundum-Kennleuchten verfügbar.

Die neue Vorbereitung ab Werk ermöglicht es dem Aufbauhersteller, seine Zeit auf ein Minimum zu verkürzen. Diese Vorrüstung trägt gleichzeitig dazu bei, dass eine homogene Qualität für sämtliche lastentragende Komponenten des Fahrgestells gewährleistet ist.

### **Komplette Fahrzeuge von Scania**

In einigen Ländern sind direkt ab Scania-Werk komplette Fahrzeuge verfügbar:

6x2	12 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
6x4	10,5 m <sup>3</sup>	2-Seiten-Kipper
	12 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
	16 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
	18 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
6x6	14 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
	15 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
8x4	20 m <sup>3</sup>	Hinterkipper
8x4	8 m <sup>3</sup>	Betonmischer
	9 m <sup>3</sup>	Betonmischer

Neben den Aufbauten sind diese Fahrzeuge auch mit einer Fülle verschiedener Fahrerhaus- und Antriebsstrang-Optionen lieferbar. Scania übernimmt für alle diese Fahrzeuge die komplette Teile- und Serviceunterstützung über sein engmaschiges Vertriebs- und Servicenetz.

Zusätzlich bietet Scania örtlich weitere komplette Fahrzeuge an, z. B. Fahrzeuge mit Hakengerät und Kipper, in anderen Ländern auch Betonmischer. Komplette Lastzüge für den Fern- und Verteilerverkehr sind ebenfalls verfügbar.

## ALLGEMEINE AUSSTATTUNGSMERKMALE

### Drei Fahrerhaus-Programme für alle Wünsche

Mit hervorragend günstigem Ein- und Ausstieg und agilem Handling empfiehlt sich die G-Serie besonders für das Bausegment. Die kompakten Abmessungen der P-Fahrerhäuser sorgen für zusätzlichen Raum für Aufbau und besonders komfortables Ein- und Aussteigen, während die Fahrerhäuser der R-Serie Raum schaffen für den Einbau der legendären V8-Motoren von Scania. Dieses umfassende Fahrerhausprogramm ermöglicht Kunden eine noch präzisere Spezifikation ihres Fahrerhauses entsprechend der individuellen Einsatzbedingungen.

Unabhängig von ihren Abmessungen genießen Scania-Fahrerhäuser weltweit einen hervorragenden Ruf bezüglich Komfort, Ergonomie, Sicherheit und Fahrerattraktivität. Für maximale Ladelänge ist das kurze Fahrerhaus die ideale Wahl, da es am kompaktesten ist. Das etwas längere mittellange Fahrerhaus bietet mehr Ablagemöglichkeiten hinter den Sitzen und auf Wunsch auch eine umklappbare Ruheliege. Die langen Fahrerhäuser in verschiedenen Dachhöhen sind ebenfalls verfügbar, einschließlich eines Fahrerhauses mit flachem Dach, das Platz lässt für den Aufbau oberhalb des Fahrerhauses.

	Kurze Fahrerhäuser	Mittellange Fahrerhäuser	Lange Fahrerhäuser			
			Niedrig	Normal	Highline	Topline
P						
G						
R						

### Motoren für Produktivität und Fahrerattraktivität

Unabhängig von ihrer Leistung überzeugen Scania-Motoren durch Kraft, Drehmoment, Fahrbarkeit und Wirtschaftlichkeit. Image und hohe Attraktivität verstehen sich von selbst. Jede Motorklasse von Scania überzeugt durch hohes Drehmoment. Es bietet eine herausragende Fahrbarkeit, da der Fahrer beim Schalten entlastet wird – ein zusätzlicher Bonus auch beim harten Einsatz eines Baufahrzeugs.

Zum Motorenprogramm gehören Wahlmöglichkeiten von Motoren entsprechend der Abgasnormen Euro 3, Euro 4, Euro 5 und EEV. Die Motoren können jetzt mit **bis zu 100 % Biodiesel** gefahren werden (spezielle Wartungsaufgaben gelten). Der Ethanol-Motor von Scania mit einer Leistung von 270 PS und 1.200 Nm ist für die P-

Serie verfügbar. Erneuerbare Kraftstoffe wie Ethanol und Biodiesel tragen dazu bei, die Nettoemissionen von Kohlendioxid um bis zu 90 Prozent zu senken – je nachdem, in welcher Weise der Kraftstoff hergestellt wird.

Die Abgasrückführung mit Scania EGR (Exhaust Gas Recirculation) oder die Abgasnachbehandlung mithilfe der SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction), bei der ein wässriges Harnstoffadditiv zum Einsatz kommt, werden zur Senkung der Abgasemissionen auf die Normen Euro 4, Euro 5 und EEV verwendet. So können Scania-Kunden je nach Präferenz, Verfügbarkeit, Kraftstoffqualität usw. die gewünschte Emissionstechnologie wählen.

### Motorenprogramm

	<b>Baureihe P</b>	<b>Baureihe G</b>	<b>Baureihe R</b>
<b>Euro 3</b>			
9-Liter (5-Zylinder)	230, 270, 310 PS 1.050, 1.250, 1.550 Nm	230, 270, 310 PS 1.050, 1.250, 1.550 Nm	230, 270, 310 PS 1.050, 1.250, 1.550 Nm
11-Liter (6-Zylinder)	340 PS 1.600 Nm	340 PS 1.600 Nm	340 PS 1.600 Nm
12-Liter (6-Zylinder)	380, 420 PS 1.900, 2.000 Nm	380, 420, 440 <sup>1</sup> , 470 PS 1.900, 2.000, 2.100, 2.200 Nm	380, 420, 440 <sup>1</sup> , 470 PS 1.900, 2.000, 2.100, 2.200 Nm
16-Liter (V8)			500, 580 PS 2.400, 2.700 Nm
<b>Euro 4</b>			
9-Liter EGR (5-Zylinder)	230, 270, 310 PS 1.050, 1.250, 1.550 Nm	230, 270, 310 PS 1.050, 1.250, 1.550 Nm	230, 270, 310 PS 1.050, 1.250, 1.550 Nm
12-Liter EGR (6-Zylinder)	340, 380 PS 1.700, 1.900 Nm	340, 380, 420, 480 PS 1.700, 1.900, 2.100, 2.250 Nm	340, 380, 420, 480 PS 1.700, 1.900, 2.100, 2.250 Nm
12-Liter SCR (6-Zylinder)	340, 380 PS 1.700, 1.900 Nm	340, 380, 420 PS 1.700, 1.900, 2.100 Nm	340, 380, 420 PS 1.700, 1.900, 2.100 Nm
16-Liter SCR (V8)			500, 560, 620 PS 2.400, 2.700, 3.000 Nm
<b>Euro 5</b>			
9-Liter EGR (5-Zylinder)	230, 280, 320 PS 1.050, 1.400, 1.600 Nm	230, 280, 320 PS 1.050, 1.400, 1.600 Nm	
12-Liter SCR (6-Zylinder)	380, 420 PS 1.900, 2.100 Nm	380, 420 PS 1.900, 2.100 Nm	380, 420 PS 1.900, 2.100 Nm
13-Liter EGR (6-Zylinder)	360, 400 PS 1.900, 2.100 Nm	360, 400 PS 1.900, 2.100 Nm	360, 400, 440, 480 PS 1.900, 2.100, 2.300, 2.500 Nm
16-Liter SCR (V8)			500, 560, 620 PS 2.500, 2.700, 3.000 Nm
<b>EEV</b>			
9-Liter EGR (5-Zylinder)	230, 280, 320 PS 1.050, 1.400, 1.600 Nm	230, 280, 320 PS 1.050, 1.400, 1.600 Nm	
12-Liter SCR (6-Zylinder)	420 PS 2.100 Nm	420 PS 2.100 Nm	420 PS 2.100 Nm

### Kraftübertragungen, die überall durchkommen

Scania-Getriebe basieren auf dem modularen System, bei dem verschiedene Sektionen unterschiedlich kombiniert werden, damit sich für jedes Transportprofil die

<sup>1</sup> Produktion Südamerika.

jeweils optimale Lösung ergibt. 8+1- sowie 12+2-Getriebe sind mit Kriechgängen ausgestattet. Das Modulkonzept erleichtert Reparaturen und die Ersatzteilversorgung.

Das Overdrive-Getriebe steht zur Verfügung, um beim Fahren auf Landstraßen und Autobahnen die Drehzahl weiter zu senken. Es kommt auch zum Einsatz, um professionell mit den 3.000 Nm umzugehen, die der leistungsstärkste V8-Motor von Scania mit seinen 620 PS bereitstellt.

Der automatische Kupplungsschutz erfolgt über eine Elektronik, die die Motordrehzahl beim Anfahren begrenzt.

Der optionale Scania Retarder wird hinten am Getriebe montiert. Er wird entweder automatisch über das Bremspedal oder manuell über einen Lenkstockhebel betätigt. Außerdem aktiviert das System bei Bedarf auch die Abgasbremse, um höhere Bremsleistung bereitzustellen.

Scania Opticruise, das auf Wunsch verfügbare automatisierte Schaltsystem, ist ebenfalls in das Getriebe integriert. Es arbeitet genauso vorteilhaft im manuellen wie im automatischen Modus. Der manuelle Modus empfiehlt sich auf Baustellen und auf weichem Untergrund. Das System wird mit automatisierter Kupplung oder mit Kupplungspedal für Anwendungen angeboten, wo die Kontrolle durch den Fahrer in besonders schwierigen Situationen zu bevorzugen ist.

<i>Getriebe</i>	<i>Max. Drehmoment</i>	<i>Optionen</i>
8+1-Gang	2.200 Nm	Scania Retarder
12-Gang	2.150 Nm	Scania Retarder, Scania Opticruise
12+2-Gang	2.700 Nm	Scania Retarder, Scania Opticruise
12+2-Gang Overdrive	3.000 Nm	Scania Retarder, Scania Opticruise

Automatikgetriebe sind von 230 bis 480 PS verfügbar, bei PS-stärkeren Motoren auf Sonderwunsch.

### **Nebenantriebe in verschiedenen Positionen**

Getriebeabhängige Nebenantriebe sind in verschiedenen Positionen und mit verschiedenen Übersetzungen verfügbar. Zu dem Programm gehören seitlich montierte Nebenantriebe, wie sie für Kipper geeignet sind, Nebenantriebe mit hoher Übersetzung, die hinten am Motor montiert werden und z. B. für Forsttransport-Fahrzeuge zu bevorzugen sind sowie die Kombination eines am Heck und an der Seite montierten Nebenantriebs für größere Krane, bei denen zwei Hydraulikkreise benötigt werden. Andere Lösungen sind auf Anfrage ebenfalls möglich.

Motorbetriebene Nebenantriebe, wie sie z. B. für Fahrzeuge mit Hakengerät oder Betonmischer verwendet werden, sind entweder hinten am Motor oder am Schwungrad montiert. Diese Nebenantriebe arbeiten unabhängig von Kupplung und Getriebe.

### **Radkonfigurationen, Antriebsachsen, Doppelachsaggregate**

Scania bietet ein umfassendes Programm an Zwei-, Drei-, Vier- oder Mehrachsern, Sattelzugmaschinen oder Fahrgestellen, Allradantriebe und verschiedene Fahrerhausalternativen:

	<i>Konfigurationen</i>	<i>Vor-/Nachlaufachsoptionen</i>
<i>Sattelzug- maschinen</i>	2 Achsen 4x2, 4x4	–
	3 Achsen 6x2, 6x4, 6x6	6x2: Gelenkte Vor-/Nachlaufachse oder feste Nachlaufachse
<i>Fahrgestelle</i>	2 Achsen 4x2, 4x4	–
	3 Achsen 6x2, 6x4, 6x6	6x2: Gelenkte Vor-/Nachlaufachse oder feste Nachlaufachse
	4 Achsen 8x2, 8x4	8x2: Feste oder gelenkte Nachlaufachse
	4 Achsen 8x6 <sup>2</sup> , 8x8 (Sonderwunsch)	–
	5 Achsen 10x4 <sup>3</sup> (Sonderwunsch)	Gelenkte Nachlaufachse
	6 Achsen 12x4 (Sonderwunsch)	Gelenkte Nachlaufachse

Ein neues 32-Tonnen-Doppelachsaggregat mit Außenplaneten ergänzt das Angebot. Das Programm von Doppelachsaggregaten mit Außenplaneten umfasst Achslasten von 19, 21, 26, 30 und 32 Tonnen. Diese Achsen sind leicht und strapazierfähig und verfügen über kompakte Achsgetriebe und große Bodenfreiheit. Als Federung kommen Mehrblattfedern oder Parabelfedern zum Einsatz. Eine angepasste Version der leichteren Achse ist als angetriebene Vorderachse lieferbar.

Ein leichtes Doppelachsaggregat mit Einfachübersetzung steht für 6x4- und 8x4-Fahrzeuge mit bis zu 620 PS zur Verfügung. Dieses Doppelachsaggregat gibt es auch mit Luftfederung.

Bei sämtlichen allradgetriebenen Fahrzeugen (4x4, 6x6, 8x8) besteht die Möglichkeit, auf Wunsch mit permanent oder zuschaltbar angetriebener Vorderachse zu fahren - die letztere Alternative spart Kraftstoff bei häufigem Straßeneinsatz. Das Vorderachs- und das 2-Gang-Verteilergetriebe sind ebenfalls mit Differentialsperren ausgestattet, die unabhängig von den anderen Sperren betätigt werden können.

<sup>2</sup> 1., 3. und 4. Achse sind angetrieben

<sup>3</sup> 1., 2. und 5. Achsen sind angetrieben