



Scania Deep Blue V8-Edition heißt die außergewöhnliche Metallic-Lackierung, in der sich das Fahrerhaus der limitierten Fahrzeuge präsentiert.

40 Jahre ist es her, dass Scania den legendären V8-Motor eingeführt hat. Scania Deutschland feiert das 40-jährige Jubiläum mit einer exklusiven und limitierten Edition.

Zum 40-jährigen Jubiläum gibt es eine limitierte V8-Edition

Fans des Scania V8 dürfen sich freuen: zum Jubiläum bietet Scania eine exklusive und auf 40 Fahrzeuge limitierte Scania V8-Edition an. Beim Anblick der blau lackierten Fahrzeuge dürfte der Puls vieler V8-Fans in die Höhe gehen.

Scania Deep Blue V8-Edition heißt die außergewöhnliche Metallic-Lackierung, in der sich das Fahrerhaus präsentiert. Diese Lackierung ist einzig und allein der V8-Edition vorbehalten und für andere Scania-Fahrzeuge nicht zu haben.

Die elegante Erscheinung setzt die Sattelzugmaschine, die es wahlweise mit 500, 560 und 620 PS gibt, bei der Innenausstattung fort. Die Scania V8-Edition verfügt über spezielle Ledersitze mit V8-Stickerei. Auf Wunsch kann der Name des Fahrers in den Fahrersitz gestickt werden. Auch die Tür-

verkleidung mit V8-Emblem präsentiert sich in Leder, über den Instrumenten wölbt sich eine Lederabdeckung und auf der rechten Seite des Armaturenbretts ist der halbe Greif in der Ablage eingestickt.

Auf Wunsch kann der Name des Fahrers in den Fahrersitz gestickt werden.

Innen in edler Lederausstattung, außen das exklusive Scania Deep Blue – und unter der Frontklappe der legendäre Scania V8-Motor. Zu seinem 40-jährigen Jubiläum hat Scania seinem „King of the Road“ wahrlich einen majestätischen Auftritt spendiert.

Als Scania Ende der 60er-Jahre seinen 350 PS starken 14-Liter-V8 vorstellte, war dies der stärkste Lkw-Motor in Eu-

ropa, und er verteidigte seinen Rang über viele Jahre.

Die Entwicklung begann zu einem Zeitpunkt, als 250 PS das Maß aller Dinge waren. Die Ingenieure bei Scania-Vabis erkannten jedoch, dass solche

Motorleistungen langfristig nicht ausreichen würden. Das galt ihrer Ansicht nach vor allem für den schweren Fernverkehr und für Holztransporte. Die Ingenieure stellten sich daher die Frage, warum sie nicht einen Motor mit höherer Leistung auf den Markt bringen sollten: Gedacht, gesagt, getan – und Scania betrat mit seinem V8-Motor Neuland.

Die Freigabe für die Entwicklung im Jahre 1962 erfolgte zum gleichen Zeitpunkt wie die Entscheidung für die Entwicklung einer neuen Frontlenker-Generation, die 1968 vorgestellt wurde. Ein Reihenachtzylinder hätte nicht unter ein Frontlenker-Fahrerhaus gepasst – ein größerer Reihensechszylinder ebenfalls nicht.

Die Ingenieure entschieden sich daher für die V-Bauweise, da ein V-Motor unter das gleiche Fahrerhaus passen würde wie der 11-Liter-Reihensechszylinder – jedoch mit einer um 100 PS höheren Motorleistung. Das Ergebnis war ein starkes und gleichzeitig sehr kompaktes Aggregat, das bei der Leistung von Lkw-Motoren neue Maßstäbe setzen sollte.

Bei der Entwicklung und Optimierung der Motorleistung prägten die Ingenieure den Be-

griff „Driveability“, auf Deutsch „Fahrbarkeit“. Die Fahrbarkeit charakterisiert das Verhalten des Motors zusammen mit den übrigen Komponenten des Antriebsstrangs. Spitzenleistung ist hier generell von untergeordneter Bedeutung, es kommt vor allem auf die Drehmomentcharakteristik an.

Die Ingenieure von Scania-Vabis legten für die Fahrbarkeit klare Kriterien fest. Ein Lkw sollte demnach während des gesamten Geschwindigkeitsbereichs so wenige Schaltvorgänge wie möglich benötigen und bei niedrigen Motordrehzahlen eine hohe Zugkraft bieten. Darüber hinaus sollte im gesamten Drehzahlbereich des Motors ein ausreichender Leistungszuschuss bereitstehen.

Der neue Scania 14,2-Liter-V8-Motor hatte, wie der Hersteller hervorhebt, in der Welt der Dieselmotoren eigentlich keinen richtigen Vorgänger,

sondern wurde von Anfang an für die Turboladetechnik und Langlebigkeit entwickelt. Eine optionale Ausführung als Saugmotor mit 260 PS war für Busse erhältlich.

Der Scania LB140 erreichte mit seinen verschiedenen Modellen innerhalb kurzer Zeit ein hohes Ansehen. Diese Fahrzeuge kombinierten hohe Motorleistung mit einer Drehmomentkurve, die das Fahren mit niedriger Drehzahl begünstigte – bei einem so schweren Fahrzeug eine äußerst angenehme und gleichzeitig effiziente Kombination. Viele Kunden freuten sich außerdem über das V8-Emblem und den typischen Sound,

Ein Reihenachtzylinder hätte nicht unter ein Frontlenker-Fahrerhaus gepasst – ein größerer Reihensechszylinder ebenfalls nicht.

der einem sonoren Grollen gleich. All dies – in Kombination mit langer Lebensdauer – führte in kurzer Zeit dazu, dass der 14-Liter-V8-Motor zur Legende wurde.

Mitte der 70er Jahre erkannten die Verkehrssicherheitsbehörden, dass es notwendig war, Normen festzulegen, damit Lkw in dem immer dichter werden Verkehr mithalten konnten – ohne die Autofahrer zu frustrieren oder zu behindern.



In der Kabine erwartet den Fahrer ein edler Ledersitz mit V8-Stickerei.

In Deutschland lautete die Empfehlung zum Beispiel 8 PS pro Tonne Bruttogewicht, das heißt etwas mehr als 300 PS für die erlaubten 38 t. Der 375 PS

Im Zeitraum von 1969 bis 2001 hat Scania etwa 170.000 14-Liter-V8-Motoren ausgeliefert – für Lkw, Einbau- und Schiffsmotoren sowie für circa 900 Reisebusse.

Der im Jahre 2000 vorgestellte 16-Liter-V8 ist in seiner Konstruktion völlig neu – er basiert auf dem gleichen Modul-Zylinder-Konzept, das Scania auch für seine 9-, 12-, 13- und 16-Liter-Motoren einsetzt. Der 16-Liter-V8 wurde seither von der Euro 4-Norm zur Euro 5-Norm weiterentwickelt. Die Spitzenversion dieses Motors leistet heute 620 PS sowie ein Drehmoment von 3.000 Nm.

Mehr als eine Viertelmillion Scania V8-Motoren wurden seit 1969 ausgeliefert. Davon sind nach Scania-Angaben heute noch mindestens 100.000 Motoren im Einsatz.

STM

starke Scania V8 kam damals fast an 10 PS/t heran. Gleichzeitig empfahl sich der Scania V8 aber auch für höhere Lastzuggewichte.

Die Leistung des 14-Liter-Motors wurde in mehreren Schritten auf 530 PS erhöht, die letzte Version dieses Motors – gefertigt zwischen 1995 und 2001 – bot ein Drehmoment von 2.300 Nm. Die Leistung hat sich damit um mehr als 50 %, das Drehmoment sogar um 85 % erhöht.



Dieser Anblick lässt das Herz von Scania V8-Fans höher schlagen.

Goldhofer - die Lösungskompetenz für spezielle Transportaufgaben.

Modulare Schwerlastfahrzeuge für individuelle Transporteinsätze bis über 10.000 Tonnen. Kombinierbar in Längsrichtung sowie in 1+1/2, 2 oder 3-facher Fahrzeugbreite.

Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone +49 (0)8331-150
Fax +49 (0)8331-15239
e-mail: info@goldhofer.de

Goldhofer
www.goldhofer.de