



50 Jahre Scania V8! Der Scania Motor in V-Form gab 1969 sein Debüt und feiert 2019 50-jähriges Jubiläum.

08.05.2019 10:00 CEST

50 Jahre Scania V8!

Eine Legende feiert Geburtstag! Sein Debüt gab der V8-Motor von Scania 1969 und seitdem genießt der Scania Motor in V-Form einen unvergleichlichen Ruf. Mit 50 ist der V8 von Scania populärer und besser denn je. Er ist unbestritten der „King of the Road“!

Koblenz/Brunn am Gebirge, 8. Mai 2019: Scania, Anbieter von nachhaltigen Transportlösungen und der legendären V8-Motoren, feiert in diesem Jahr [50-jähriges V8-Jubiläum](#). Die V8-Motoren von Scania sind nicht nur für Leistungsstärke, Kraftstoffeffizienz und Wirtschaftlichkeit bekannt. Sie stehen auch für Emotion, Leidenschaft und Begeisterung.

Zum Jubiläum bietet Scania Deutschland Österreich V8-Fans und Kunden ganz besondere Highlights an. Vom schicken V8-Styling-Paket inklusive Beklebung, Radkappen, Schmutzfänger und einem besonderen Willkommenslicht bis hin zur [V8-Kollektion im Scania Webshop](#): Dort findet das V8-Herz alles was es begehrt: von Uhren und Lederbrieftasche über Babystrampler und T-Shirt bis hin zu Lunch-Box und Eiswürfelschale – natürlich im V8-Design.

Wer noch auf der Suche nach einem originellen Klingelton für sein Handy ist, findet auf der Webseite auch den einzigartigen Sound des [Scania V8-Motors zum Download](#). Dieser Sound ist legendär!

Leidenschaft trifft Wirtschaftlichkeit

„Die V8-Motoren von Scania genießen Weltruf. Nicht nur V8-Fans und Fahrer unserer V8-Lkw sind voller Leidenschaft und Bewunderung für diese Motoren“, so Christian Hottgenroth, Direktor Verkauf Lkw, Scania Deutschland Österreich. „Auch scharf kalkulierende Transportunternehmer und jene Menschen, die sich für Motorentechnologie begeistern, begegnen unseren V8-Motoren mit Anerkennung und Respekt. Ein Scania V8 ist aus gutem Grund der [„King of the Road“](#).“

1969: Erster Scania V8 mit 350 PS

Ende der 1960er Jahre verblüfften die Ingenieure von Scania die Nutzfahrzeugwelt mit einem 14-Liter-V8-Dieselmotor, der mit seinen 350 PS so leistungsstark war, dass viele dies kaum glauben konnten. Denn 1969 konnten Langstrecken-Lkw in der Regel nur 250 PS abrufen. Scania hatte schon damals die Zeichen der Zeit erkannt und der V8 war die naheliegende Reaktion auf bessere Straßen und die zunehmende Notwendigkeit einer erhöhten Transporteffizienz. Heute bietet Scania die Euro-6-V8-Motoren mit 520 bis 730 PS an.



[Video auf YouTube ansehen](#)

In den fünf Jahrzehnten hat Scania die V8-Motoren konsequent weiterentwickelt und mehrfach überarbeitet. Doch das Grundkonzept – acht Zylinder in einer V-förmigen Anordnung und eine erstaunliche Leistungsabgabe – ist gleichgeblieben. Was ist das Geheimnis hinter dieser Popularität?

„Für diesen unvergleichlichen Erfolg spielen viele Faktoren eine Rolle. Ich würde sagen, es ist eine Mischung aus rationalen Faktoren mit einem großen Schuss Emotion“, erläutert Alexander Vlaskamp, Senior Vice President, Scania Trucks. „Doch wie immer in unserer kostenfokussierten Branche würden Leidenschaft und Begeisterung allein nicht ausreichen, wären die Scania V8-Motoren zugleich nicht auch so extrem produktiv und effizient.“

Der Scania V8 wurde der Öffentlichkeit 1969 auf der IAA vorgestellt und präsentierte 350 PS. Damals stellten viele so viel Leistung in Frage.

Modulbauweise und Grundkonstruktion sind geblieben

Weltweit konnten Kunden die Robustheit, Kraftstoffeffizienz und Kraft der Scania V8-Motoren Generation für Generation und Jahr für Jahr erfahren. Fünfzig Jahre sind in der Motorenentwicklung wie eine Ewigkeit. Daher ist es nicht verwunderlich, dass der heutige Scania V8 nur noch die grundlegende Konstruktion und das modulare Prinzip mit der ersten V8-Generation gemeinsam hat.

Bengt Gadefeldt (1924-2001) war zum Zeitpunkt der V8-Einführung Leiter der Forschungs- und Entwicklungsabteilung bei Saab-Scania und einer der Väter des legendären Motors.

Der Kern, der Motorblock selbst, ist ein gutes Beispiel für die Weiterentwicklung. Die erste 14,2-Liter-Version des V8 von 1969 wog 334 kg. Dank verbesserter Werkstoffe und Technologien hat die heutige 16,4-Liter-Version das gleiche Gewicht wie damals, obwohl sie größer und doppelt so leistungsfähig ist und mit vielen hochmodernen und anspruchsvollen Hilfssystemen ausgestattet ist.

Verbesserte Leistungsentfaltung

Die grundlegenden Motoreigenschaften und der typische Sound sind fast gleich geblieben. Mit den Jahren hat sich nicht nur die Leistungsabgabe erhöht. Auch zahlreiche Aspekte der Leistungsentfaltung haben sich verbessert. Der erste V8 benötigte 1.500 U/min zur Bereitstellung von 1.245 Nm, während das heutige Spitzenmodell, der 730-PS-Motor, bereits ab 1.000 U/min 3.500 Nm liefert – eine erstaunliche Steigerung. Dies weist auf den auffälligsten Unterschied zwischen den V8-Generationen hin: den Kraftstoffverbrauch.

Kraftstoffverbrauch stetig gesunken

Die modernen Motoren mit geringen Drehzahlen und hohem Drehmoment verbrauchen nur zwei Drittel der in den 1970ern erforderlichen Kraftstoffmenge, obwohl sie heute viel höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten bieten und Emissionswerte gemäß Euro 6 erfüllen. Damals war Emissionskontrolle noch mehr oder weniger unbekannt. Erst 1990 wurde Euro 1 erarbeitet, und ab 1993 mussten die Werte verpflichtend eingehalten werden. 2019 heißt der aktuelle Emissionsstandard Euro 6d (gültig ab September 2019) und in nicht allzu ferner Zukunft wird eine Euro-7-Regulierung auf uns zukommen. Bei der Einführung von Euro 1 waren NO_x-Werte von 8,0 zulässig. Heute liegt der Grenzwert bei 0,46 – Scania Motoren liefern in der Praxis noch geringere Werte als die gesetzlichen Anforderungen dies vorschreiben.

Vorteile beim Einbau unter das Fahrerhaus

Dass ein V8 acht Zylinder besitzt, ist offensichtlich. Doch worin liegen die Vorteile, diese in zwei Reihen mit je vier Zylindern anzuordnen, die zueinander einen Winkel von 90 Grad aufweisen, und alle Stangen mit der gleichen Kurbelwelle zu verbinden? Warum werden nicht acht Zylinder oder sechs große Zylinder mit gleichem Hubraum in einer Reihe angeordnet? Ein Vorteil des V8 ist, dass er in der Regel kürzer und oft auch weniger hoch ist, so dass der Einbau unter einem Fahrerhaus einfacher ist als bei einem Reihenmotor mit gleicher Leistungsfähigkeit. Eine kürzere Kurbelwelle ist zudem robuster als die lange Kurbelwelle eines 6-Zylinder-Reihenmotors.

Es waren Lkw wie dieser Scania LBS 140 Super aus den 1970ern, die den Ruf des V8 als grundsolider Motor für anspruchsvolle Kunden begründeten.

Motoren mit mehr Zylindern können grundsätzlich mehr Leistung erzeugen als Motoren mit weniger Zylindern. Es ist kein Zufall, dass viele Sportwagen und Autos der Luxusklasse mit V8-Motoren gebaut werden. Bei den von Scania gebauten Viertakt-V8-Motoren zündet ein Zylinder nach jeweils 90 Grad Drehung der Kurbelwelle. Somit zünden zwei Zylinder je Kurbelwellendrehung, was zu einer gleichmäßigen und stabilen Leistungsabgabe führt.

Die Funktionsweise dieser Mehrzylindermotoren ist auch der Grund für ihren legendären Klang. In der neuesten Auflage des Motors haben die Scania Ingenieure durch Modifikationen an den Krümmern darauf geachtet, dass das typische „V8-Grollen“ wieder etwas deutlicher wahrzunehmen ist.

Leistungsstark in die Zukunft

Wie steht es um die Zukunft von Verbrennungsmotoren wie dem Scania V8? Sind sie die Dinosaurier von heute, die bald ausgestorben sind? Werden sie auch im kommenden Jahrzehnt ihre Berechtigung und ihr Einsatzgebiet finden?

„Die Antwort ist je nach Perspektive und Zeithorizont verschieden“, sagt Vlaskamp. „Wir bei Scania gehen davon aus, dass irgendwann alle Lkw elektrisch betrieben werden, wofür es verschiedene Optionen gibt. Elektromotoren haben viele Eigenschaften und Vorteile, die nicht zu vernachlässigen sind. Daher ist es klar, dass sie den Verbrennungsmotor eines

Tages verdrängen werden. Doch im Bereich der Transportarbeiten, für die V8-Motoren eingesetzt werden – etwa für den Abtransport von Baumstämmen im Wald oder für nächtliche Transporte von schweren Windkraftanlagen oder für die enormen Strecken durch Russland oder Australien – werden Verbrennungsmotoren mit den derzeit verfügbaren Elektrolösungen nur schwer zu ersetzen sein. Bis es effizientere und kostengünstigere Batterien sowie eine bessere Ladeinfrastruktur gibt, wird der V8 seine vorherrschende Stellung behalten.“

Geschäftlicher Erfolg

Die V8-Motoren von Scania waren preislich immer höher angesiedelt als „normale“ Antriebsstränge, nicht zuletzt, weil sie mehr Produktivität und Betriebszeit bieten. Im Lauf der Jahre ist das V8-Segment für Scania sehr wichtig geworden, auch aus geschäftlicher Sicht.

„Die Motoren standen schon immer für das höchste Leistungsversprechen und viele Kunden von Scania sind bereit, für herausragende Robustheit und zuverlässige Kraft zu bezahlen“, erklärt Vlaskamp. „Mit Blick auf die tatsächliche Gesamtwirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung von Produktivität und zusätzlichem Umsatz des Spediteurs, rechtfertigt ein Scania V8 immer seinen Wert. Unsere V8-Kunden halten uns die Treue und ihre Fahrzeuge sind auf dem Lkw-Gebrauchmarkt für zweite und dritte Besitzer stets sehr attraktiv.“

Im Herbst 2018 kam Scania in eine ungewöhnliche Situation, da Störungen bei einem Lieferanten die V8-Produktion für mehrere Monate unterbrochen hatten. Erst Anfang 2019 stabilisierte sich die Lage wieder und die normalen Produktionskapazitäten wurden wieder erreicht.

„Es war eine unangenehme Situation“, sagt Vlaskamp. „Wir mussten unsere treuen Kunden über deutliche Verzögerungen informieren. Und gleichzeitig wollten viele Kunden bereits neue V8-Lkw bestellen, doch wir konnten diese Bestellungen nicht annehmen und bestätigen. Ich kann gar nicht sagen, wie dankbar wir in der Scania Familie für die Geduld und Treue unserer Kunden während dieser Zeit sind.“

V steht für Victory

Die neueste V8-Ausführung wurde 2017 vorgestellt und fand sofort Beachtung aufgrund der eindrucksvollen Kraftstoffeffizienz. Die neue Motorbaureihe, die mit 520, 580 und 650 PS erhältlich ist, bietet Kraftstoffeinsparungen von 7 bis 10 Prozent und ist ideal für Kunden, die Fahrzeuge mit hohem kombiniertem Lkw- und Anhängergewicht nutzen oder höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten benötigen. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit ist die neue V8-Generation die Antwort von Scania auf den Trend hin zu schwereren und längeren Fahrzeugkombinationen, bei denen der Ausstoß von CO₂ je Tonnenkilometer deutlich geringer ist.

Dieser S 730 4x2 wurde auf einer Strecke in der Nähe von München aufgenommen. Mit den massiven 3.500 Nm, die bereits ab 1.000 U/min zur Verfügung stehen, wird er die Alpen auch vollständig beladen ohne Probleme überwinden können.

„Es gibt derzeit keine realistischen Alternativen für die längeren und schwereren Lkw. Alle unsere V8-Motoren der Klassen Euro 5 und Euro 6 können mit HVO betrieben werden. Der 580-PS-Motor kann sogar zu 100 Prozent mit Biodiesel wie zum Beispiel FAME/RME gefahren werden“, ergänzt Vlaskamp. „Lkw, die schwere Lasten über lange Strecken transportieren sollen, brauchen nach wie vor Verbrennungsmotoren.“

Die neuesten 520-, 580- und 650-PS-Motoren bilden gemeinsam mit der Spitzenversion mit 730 PS ein einmaliges Quartett und bieten den Kunden auf der Straße Höchstleistungen. In Kombination mit geeigneten Achsen und auf die Anwendung abgestimmten Getrieben meistern diese Motoren praktisch jede Herausforderung, ohne dass Modifikationen erforderlich wären. Sie können mit der standardmäßigen Einscheibentrockenkupplung bis zu 250 Tonnen ziehen.

V8 – oftmals die beste Option

Wird Scania nach all dem Lob für das Motorenkonzept diese spezifische Plattform weiterentwickeln? Wäre das angesichts der bevorstehenden Elektrifizierung und des möglichen Endes des fossilen Zeitalters wirtschaftlich sinnvoll?

„Wir machen unsere Pläne für die Zukunft niemals öffentlich, doch wenn jemand unsere Kunden fragt, wird schnell deutlich, was sie verlangen. Sie wollen die Leistung und Effizienz unserer extrem produktiven V8-Motoren“,

sagt Vlaskamp. „Es muss immer bedacht werden, dass der kraftstoffeffiziente V8 auch aus der Nachhaltigkeitsperspektive für zahlreiche Anwendungen die beste Option ist.“

Neuer Herzschlag für den King.

Lesen Sie in der [LEGENDE 2017](#) alles über die aktuelle Generation der Scania V8-Motoren.

Haben Sie als Medienvertreter Interesse an einem Preetest oder Fahrbericht mit einem Scania S 650 V8, Zeitraum 1. Juli bis 26. Juli 2019? Dann melden Sie sich bitte bei René Seckler, Press Test Officer, Scania Deutschland Österreich. Rene.Seckler@scania.de, mobil: +49 (151) 122 932 55. Wir freuen uns auf eine Fahrt mit Ihnen!

Über Scania

Scania gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Umstieg auf ein nachhaltiges Transportsystem voran. 2018 lieferten wir 88.000 Lkw, 8.500 Busse sowie 12.800 Industrie- und Marinemotoren an unsere Kunden aus. Der Umsatz betrug in Jahr 2018 mehr als 137 Milliarden SEK (mehr als 13,3 Milliarden Euro), wobei circa 20 Prozent davon auf Serviceleistungen entfielen.

Scania wurde 1891 gegründet und beschäftigt heute weltweit etwa 52.100 Mitarbeiter in mehr als 100 Ländern. Forschung und Entwicklung befinden sich in Schweden sowie an den Standorten Brasilien und Indien. Die Produktion findet in Europa, Lateinamerika und Asien statt, regionale Produktionszentren befinden sich in Afrika, Asien und Eurasien. Scania gehört zu TRATON SE.

Scania Deutschland verzeichnete 7.427 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2018 und damit einen Marktanteil von 11,3 Prozent.

Scania Österreich verzeichnete 1.290 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2018 und damit einen Marktanteil von 16,7 Prozent.

Kontaktpersonen



Nina Khanaman

Pressekontakt

Direktorin Kommunikation und Marketing, Scania Deutschland Österreich

Nina.Khanaman@scania.com

+49 (261) 897 7 234



René Seckler

Pressekontakt

Media Relations Manager, Scania Deutschland Österreich

rene.seckler@scania.com

+49 151 122 932 55