



Off-Road-King

Auch im Off-Road-Segment hat Scania einiges zu bieten: der Scania R 124 CB 420

Mit Scania verbindet man in erster Linie stark motorisierte LKW für den Fernverkehr. Abseits befestigter Straßen trifft man die Schweden hierzulande eher selten an. Doch auch für dieses Fahrzeugsegment hält der Hersteller interessante Angebote bereit.

Unser Testfahrzeug – ein komfortabel ausgestatteter Vierachser Scania R 124 CB 420 – rollte in einer „kipperoptimierten“ Ausführung zum Test an. Mit vollgetanktem 300-l-Tank brachte er nur 12.960 kg auf die Waage,

so dass für einen Vierachser eine hohe Nutzlast von rund 19 t erreicht wird. Dabei konnte sich die Ausstattung des giftgrünen Schweden sehen lassen: Groß dimensionierte Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachsen trugen zu einem stabili-

len Fahrverhalten bei, ein Retarder sorgte für Sicherheit auf Bergabpassagen, und das jetzt auch für Baufahrzeuge lieferbare automatisierte Schaltsystem Opticruise stellt eine echte Entlastung für den Fahrer dar.

Das ursprünglich für den Fernverkehr entwickelte Opticruise-System kann auch beim Schwerst-Einsatz im Gelände überzeugen. Zum Anfahren behält Scania das



Die Scania-Instrumente sind übersichtlich, der Retarderhebel ist am Armaturenbrett angebracht. (links)

Praktisch: In die Mittelkonsole ist eine Schublade integriert. Statt des Schalthebels gibt es einen Opticruise-Joystick.



Im Praxiseinsatz kann der Scania-Vierachser durch seine robuste Ausführung bei gleichzeitig geringem Eigengewicht überzeugen.

Kupplungspedal bei. Der Kupplungseingriff lässt sich sehr gefühlvoll und weich dosieren, so dass auch das Rangieren und Anfahren am Berg problemlos möglich ist. Ist der Scania in Bewegung, schaltet Opticruise selbsttätig und automatisch. Der linke Fuß hat dann bis zum nächsten Stopp Pause. Durch Opticruise ergibt sich ein sehr entspanntes Fahren. Der Fahrer kann seine ganze Aufmerksamkeit auf den Verkehr richten und bleibt so länger fit. Das ist nicht nur komfortabel, sondern trägt auch zu mehr Sicherheit bei.

Am Schalthebel gibt es die Wahlmöglichkeiten „Automatik“, „Manuell“, „Neu-

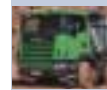
tral“ und „Rückwärtsgang“. Außerdem gibt es noch einen Schalter für die beiden Fahrprogramme „Normal“ und „Hill“. Letzteres sollte vor allem an Steigungen und bei größerem Leistungsbedarf gewählt werden. Im „Hill“-Modus sind die Schaltzeiten etwas kürzer, und die Schaltpunkte sind um etwa 100/min nach oben verlagert. Gleichzeitig müssen bei den kürzeren Schaltzeiten aber eine ruppigere Schaltqualität in Kauf genommen werden.

Die Schaltzeiten im „normalen“ Automatikmodus sind ebenfalls recht kurz, aber in diesem Programm werden die Gänge besonders weich geschaltet; das kann auch ein routinierter Fahrer nicht besser. Beim Hochschalten wird dabei automatisch mit Hilfe der Auspuffklappe die Motordrehzahl blitzschnell reduziert, während die Elektronik beim Herunterschalten gekonnt „eine Portion“ Zwischengas gibt. Das hört sich kompliziert an, funktioniert aber reibungslos.

Auch die Gangwahl und die Zeitpunkte der Gangwechsel gestalteten sich so, dass Opticruise auch für den Einsatz im



Mit vier 41 mm dicken Blättern: 19 t Parabelfederung hinten



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	8.005 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.180 mm
Radstand	4.300 mm
Rahmenhöhe	1.040 mm
Zulässige Achslast vorn	2 x 7.500 kg
Zulässige Achslast hinten	19.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	32.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug	12.940 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Zul. Test-Zuggesamtgewicht	32.000 kg
Nutzlast	19.060 kg

Antriebsstrang

Motor: Scania DC 1201; Euro-3-Motor; 6 Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader, Wastegate und Ladeluftkühlung; Vierventiltechnik (je 2 Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Direkteinspritzung (Achtlochdüsen); elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Elemente; Bohrung/Hub 127/154 mm; Hubraum 11,7 l; Leistung 420 PS (309 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment 2.000 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min

Kupplung: Einscheiben-Membranfeder-Trockenkupplung

Getriebe: Scania GRS 900 Dreigang-Hauptgetriebe mit Range- und Splittgruppe; 12 Fahrgänge und 2 Crawler (Übersetzungsverhältnisse von 16,38:1 bis 1,0:1); Sonderausstattung Opticruise

Antriebs-Hinterachse: Scania AD 1100 P mit Achseinsätzen RBP 730 und RP 730; Außenplanetenachsen; drei Differenzialsperren; Gesamtauslegung 1.480/min bei 80 km/h in höchster Getriebe-stufe

Fahrwerk

Federung: 7,5-t-Vorderachsen (Faustachsen); Parabelfederung; verstärkte Stabilisatoren; Hinterachse: 19-t-Parabelfederung (21 t technisch möglich); Stoßdämpfer; Stabilisator (Sonderausstattung)

Bremsen/Reifen

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Lufttrockner beheizt; automatische Bremsnachsteller; ALB; Sonderausstattung: Scania Retarder; Hilfs- und Feststellbremse; Federspeicher-Bremszylinder
Reifen: 315/80 R 22,5

Baufahrzeug empfohlen werden kann. Wer dennoch selbst bestimmen will, wann welcher Gang eingelegt wird, kann im Programm „Manuell“ ohne Betätigung der Kupplung mit dem Ganghebel die Gänge wechseln.

Bei Gefällefahrten wurde positiv vermerkt, dass das Opticruise-System beim Betätigen der Motorbremse automatisch herunterschaltet, um die Motorbremswirkung besser auszunutzen. Dabei ➤



Der Arbeitsplatz im Scania ist komfortabel eingerichtet.



Der „C“-Scania ist mit Stahlstoßstange, Lampenschutzgitter und beweglicher unterer Trittstufe ausgerüstet



Neu: Auf Wunsch gibt es rechts eine breite „Ruhebank“, unter der ein großes Staufach untergebracht ist.

schaltet die Automatik soweit zurück, bis die optimale Motorbremsdrehzahl erreicht ist.

Eine tolle Lösung ist auch, dass per Antippen des Bremspedals auf Gefällepässagen die gerade gefahrene Geschwindigkeit gehalten wird. Dazu werden die Motorbremse und der Retarder von der Elektronik so angesteuert, dass diese auch bei wechselndem Gefälle konstant bleibt.

Auch die übrigen Praxiseigenschaften des Scania können sich sehen lassen. Mit dem 420 PS-starken Euro-3-Motor ist der Vierachser mehr als ordentlich motorisiert. Er zieht schon „von unten“ heraus kräftig durch. Das ist gerade beim Anfahren im steilen Gelände wichtig. Stichwort Gelände: Durch die große Bodenfreiheit ist der Scania auch hier in seinem Element. Einzig die unterste Einstiegsstufe ist manchmal im Weg. Die gute Bodenfreiheit ergibt sich im Wesentlichen durch die geraden Achsen und durch die geschickt angebrachten Stabilisatoren. Gefallen kann die sehr leichtgängige, aber trotzdem direkte Lenkung.

Das Fahrverhalten des Vierachlers ist sowohl leer als auch beladen sicher. Bei Leerfahrten stören jedoch manchmal durchkommende Schläge, die davon zeugen, dass die vorderen Zweiblatt-Parabelfedern hier nicht ideal sind. Ansonsten gibt es am Fahrkomfort im Scania-Kipper nichts auszusetzen. Das Innengeräusch

Eine pfiffige Detaillösung ist die Beifahrersitzbank, die ein großes Staufach unter der Sitzfläche bietet.

ist sehr leise und die Tonart des 11,7-l-Sechszylinders erfreut das Ohr. Ausnahme: Im Motorbremsbetrieb tönt es doch recht kräftig in die Kabine.

Das Fahrerhaus ist Scania-typisch sehr wohnlich ausgestattet. Eine pfiffige Detaillösung bieten die Schweden mit der Beifahrersitzbank, die ein großes Staufach unter der Sitzfläche bereithält. Hier können sogar Werkzeuge und andere Utensilien untergebracht werden. Praktisch: Vor dem Beifahrerplatz war im Test-



Der hochgezogene Auspuff ist auf der Beifahrer-Seite angeordnet.

fahrzeug eine Ablage am Armaturenbrett angebracht, die als Tisch oder Schreibunterlage genutzt werden kann. Gerade im Winter wird der Fahrer die sogenannte Pausenheizung zu schätzen wissen, die Scania gegen Mehrpreis anbietet. Dabei wird die Kühlwasserwärme gespeichert, um sie später als Zusatzheizung nutzen zu können.

Insgesamt hinterließ der Scania während der Testfahrten einen starken Eindruck. Zahlreichen Pluspunkten stehen nur wenige Kritikpunkte gegenüber. Dazu gehören der ungünstig angebrachte Retarderhebel, die die Bodenfreiheit einschränkende unterste Trittstufe, die nicht optimale Dosierbarkeit der Radbremmen, die bei Leerfahrt stoßige Federung und der fehlende Tritt auf dem Kotflügel, um die Ladung kontrollieren zu können.

Zu den Pluspunkten zählen das geringe Eigengewicht, das eine hohe Nutzlast ergibt, der insgesamt sehr gute Fahrkomfort – vor allem auch dank Opticruise – sowie die robuste Ausführung des gesamten Fahrzeugs. Auch der gelungene Arbeitsplatz des Scania zählt zu den besonderen Vorteilen. Hier fällt auch die praktische Lenkradverstellung ins Gewicht.

Die Gesamtauslegung des Testfahrzeuges mit relativ kurzer Gesamtübersetzung „stimmte“ rundum. Für mehr Leistung hält Scania jetzt auch für den Kipper den neuen 470 PS starken Turbocompound-Motor bereit. Der könnte dann glatt als „Off-Road-King“ durchgehen.

GÜNTER WILLWERT