

Mit Bestwerten auf der Straße



Mit maßgenauem G-Fahrerhaus und neuem Getriebe aktualisieren die ambitionierten Schweden ihr Bauprogramm. Für hohe Laufleistungen im Straßeneinsatz empfehlen sie einfach übersetzte Antriebsachsen mit Luftfederung, für gute Nutzlast ein schlankes Rahmenkonzept.

Scania G420 CB 8x4



Der Spezialist für die Straße: Scania G420 8x4 mit Hypoidachsen

SCANIA

Dem angepeilten Verbrauchsrekord spielt das zurückgekehrte Winterwetter einen Streich – doch schneebedeckte Straßen und leichte Minusgrade halten einen echten Wikinger nicht auf. Ein Versuch ist es wert – dennoch schade: An einem Tag wie diesem sind fünf Prozent Mehrverbrauch aufgrund des deutlich erhöhten Rollwiderstands locker drin.

Dabei gehen die Schweden mit diesem Vierachser einen eigenen Weg: Das spezielle Sparpaket setzt konsequent um, was der modulare Modellbaukasten der Marke hergibt. Der schlanke Einschleifenrahmen anstatt eines doppelschleifigen zahlt aufs Nutzlastkonto 270 kg ein, Hypoidachsen statt Außenplaneten reduzieren die innere Reibung und das Eigengewicht um 182 kg. Die Luftfederung spart gegenüber Trapezfedern knapp 390 kg. Eine lange Übersetzung senkt dazu wirksam die Drehzahlen. Und das neue zwölfstufige Overdrive-Getriebe übersetzt ins Schnelle, während die Opticruise-Schaltung den Scania-Piloten unter allen Umständen zu einem effizienten Fahrstil verhilft.

Nordisch kombiniert. Der erste Weg führt auf die Waage, die 14.180 kg anzeigt – kein aufregend niedriger Wert. Dafür verantwortlich zeichnet ein schwerer Heavy-Duty-Kippaufbau von Meiller, der nach Aussagen des Herstellers etwa 570 kg schwerer als der in Deutschland gebräuchliche ist. Die Schweden verwenden für diesen Vierachser einen leichten Rahmen, den sie für handelsübliche Betonfahrmischer im Straßeneinsatz empfehlen. Und gestehen ihrem Straßenkipper, wenn es sein muss, dennoch 36 t Gesamtgewicht zu. Die stämmigen Achsen machen es möglich.

Erste Wahl fürs Baugewerbe ist das G-Fahrerhaus, mit dem Scania eine Zwischenebene zur niedrigen P- und zur hohen R-Kabine einzieht. Beim niedrigen P-Haus beanstanden Kritiker den knappen Zuschnitt mit unüberwindbar hohem Motortunnel, der Typ R erschwert mit aufwändigem Aufstieg die Alltagsgeschäfte. Komfortabel und nahverkehrs-tauglich geht es mit G – mit einem Innenraum, der seinem Fahrer Lebensraum und Staumöglichkeiten bietet. Dazu ein

Cockpit mit Fernfahrer-Appeal, das sich wohl geordnet um den Fahrer schmiegt. Die großen Schalter, gerade recht für kräftige Fahrerhände, sitzen dort, wo sie der Fahrer sucht.

Noch mehr imponiert der weite Verstellbereich des Lenkrads, keine andere Marke hat Besseres zu bieten. Mit Blick auf die Optik und Haptik der verwendeten Oberflächen gilt das nur eingeschränkt – wer bei Schmuttelwetter unterwegs ist, schätzt die wischfesten grauen Hartplastiklandschaften und rutschsicheren Noppenböden. Die praktische Staubbox mit Kühlschrank für die Rückwand sollte bei einem Scania-Kipper nicht fehlen, für Stiefel und Werkzeug bleibt Platz hinter den Sitzen. Bei Wartezeiten an Autobahnbaustellen leistet die schmale Pausenliege gute Dienste – im Fahrbetrieb nimmt sie feinsäuberlich an die Rückwand geklappt kaum Platz in Anspruch.

Euro 4 mit Turbocompound. Insgeheim hatten wir es erwartet, doch unter der G-Kabine sitzt noch keiner der Euro-5-



Fahrers Traum – das Scania-Cockpit mit Multifunktionslenkrad und optionalem Touchscreen-Monitor

Drehmomentriesen, die wir bereits 2007 kennen gelernt haben. Wer seinen G-Vierachser mit Euro-5-Motor bestellt, wird vertröstet oder kauft einen 11,7-Liter-Sechszylinder mit SCR-Abgasreinigung. Unser Testkandidat wird noch vom bewährten Euro-4-Sechszylinder mit Turbocompound und Abgasrückführung befeuert – gewiss keine schlechte Wahl. Mit 420 PS und 2.100 Nm steht der Sechszylinder gut im Futter und hat mit 32 t nur wenig Mühe.

Ganz im Stil eines hubraumstärkeren Motors legt er sich ohne Anzeichen einer



Zwei Hydraulikstempel ohne Stabilisator – schwerer Meiller-Aufbau für skandinavische Erfordernisse



Anfahrtschwäche schon ab Leerlaufdrehzahl vehement ins Zeug. Kein Einknicken an steilen Stücken – im Zweifelsfall das Gaspedal bis zum Boden gedrückt. Dank der zweiten Turbine im Auspufftrakt ist der Turbocompound-Diesel selbst mit niedrigsten Drehzahlen ein Steher. Der Blick auf die Leistungsdiagramme erklärt es genauer: Schon bei 1.000 Umdrehungen kann der Fahrer über mehr als 2.000 Nm verfügen, bei 1.400 Umdrehungen hat der Scania 408 PS. Bei Tempo 80 im langen zwölften Gang rotiert die Kurbelwelle mit 1.200 Umdrehungen und besten



Den Umständen zum Trotz ein überraschend geringer Treibstoffverbrauch

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder Scania DT 12 12, Scania-HPI-Hochdruckeinspritzung mit EDC, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Turbocompound-Antrieb, externe gekühlte Abgasrückführung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4

Hubraum	11.716 cm ³
Verdichtung	18,0:1
Nennleistung	309 kW/420 PS bei 1.900/min
Max. Drehmoment	2.100 Nm bei 1.100–1.350/min

Kraftübertragung

Teilautomatisierte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe Scania GRSO905R, 3-Gang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 2 Rückwärtsgänge, Übersetzungen von 13,28 bis 0,80, 2 Nebenabtriebe Einfach übersetztes Doppelachsenaggregat (RB662 u. R660) mit Längs- und Quersperre, Gesamtübersetzung i = 3,80.

Fahrwerk

VA: Starre Faustachsen Scania AM 920 mit Drei-blattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; HA: 2x2-Balgluftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bereifung Testfahrzeug: 315/80 R 22,5

Bremsen

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS, Federspeicher-Bremszylinder an Achse 1 und 2, Dauerbremse Retarder plus Staudruck-Motorbremse mit 230 kW

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe . . .	8.200x2.480x3.190 mm
Radstände	1.940/2.160/1.300 mm
Bodenfreiheit min.	277 mm
Zul. Achslasten Vorderachsen.	2x7,5 t
Zul. Achslasten Hinterachsen	2x10,5 t
Testgewicht	31.100 kg
Zul. Gesamtgewicht	32.000 kg

Voraussetzungen für genügsame Trinksitten, die sich auf ebenen Rolletappen mit gut 28 l/100 km bestätigen. Auf schweren Etappen zeigt der Scania, dass Motoren mit Abgasrückführung nicht notwendigerweise mehr Kraftstoff verbrennen als die SCR-Fraktion.

Für die hügeligen Landstraßen Oberbayerns schlägt der Opticruise-Getriebe-rechner meist den direkt übersetzten elften Gang vor – bei Marschtempo 60 bieten 1.200 Umdrehungen für leichte Steigungen noch ausreichende Reserven. Das zwölfstufige Opticruise-Getriebe verarbeitet das Turbocompound-Drehmoment automatisch – schaltet unterwegs schnell, komfortabel und sicher. Noch



Althergebracht: Ölkontrolle noch mit dem Peilstab

schneller schaltet das Getriebe, wenn der Fahrer Sperren nutzt. Manuelle Eingriffe, sofern sie überhaupt gebraucht werden, erledigen sich mit einem Antippen am Retarderhebel rechts an der Lenksäule.

Was weniger gefällt: dass der Hersteller fürs Anfahren und Stoppen noch immer die manuelle Kupplungsbedienun- g einfordert. Die Scania-Techniker argumentieren die Beibehaltung des Kupp- lungspedals mit einer feinfühligere- n Rangierarbeit – andere Wettbewer- ber haben mit intelligenten automati- sierten Fahrmodi fürs Reversieren län- gest die Nase vorn.

Mit Talent auf der Straße. Doch wenn der Fahrer seinen Scania in Bewegung setzt, sieht er über diese Unzuläng- lichkeit gerne hinweg. Auf der Straße zeigt der Vierachser seine Klasse – auch voll beladen ist er flink und wendig, schafft mit vollem Einschlag enge Radien. Die Lenkung, noch immer Maßstab im Wett- bewerb, hält das schwere Fahrzeug selbst bei winterlichen Straßenverhältnissen zielsicher auf Kurs. Das Fahrwerk mit luftbalgbewehrten Antriebsachsen federt auch leer mit bemerkenswerter Conte- nance, spurt sauber geradeaus, schont Nerven und Bandscheiben. Da passt es trefflich, dass sich auch die Betriebsge- räusche fast omnibuslike im Hintergrund halten – nur die dröhnigen Reifen patzen. Die Conti-Baubereifung (HSC1 und HDC1) stört den guten Ton und ent- täuscht auf nassem Schnee selbst voll beladen mit mangelndem Grip.

Ein gutes Sicherheitsgefühl vermittelt die moderne EBS-Bremsanlage mit Schei- benbremsen rundum. Funktionen wie ABS und ASR arbeiten fein integriert im Hintergrund – im Offroad-Modus lässt ASR mehr Schlupf zu, um dem Vierach- ser auf weichem oder losem Untergrund das Fortkommen zu sichern. Ermüdende Autobahnkilometer entschärft der Ab- standstempomat ACC (Adaptive Cruise Control), der radargestützt ohne Zutun die Kolonnengeschwindigkeit und den Sicherheitsabstand einhält.

Die Hill-Hold-Funktion hält den Truck in der Steigung; die Bremsen lösen sich erst, wenn der Motor zum Anfahren ge- nug Drehmoment aufbaut. Trotz schwä- cher Motorbremse geht es entspannt

bergab – der verschleißlose Retarder aus eigener Fertigung stemmt sich mit 3.500 Nm gegen das Gefälle und nimmt langen Abfahrten ihre Schrecken. Bei jedem Tritt aufs Bremspedal kappt er die Geschwindigkeitsspitzen und unterstützt die Betriebsbremse wirkungsvoll – die Schweden nennen ihre Spezialität Brakeblending, die im Alltag absolut überzeugt.

Limitiert im Gelände. Im Gelände freilich kann sich der flach auf die Fahrbahn duckende Vierachser kaum Meriten verdienen. Trotz Längs- und Quersperren ist unser 8x4-Vierachser schon an mittelprächtigen Böschungen, Senken oder Kuppen zum Scheitern verurteilt; die großen Differenzialglocken der Hypoidachsen stehen auf tiefen Fahrinnen schnell im Weg. Doch der Scania-Straßenkipper, ein Produkt des hauseigenen modularen Komponentenbaukastens, ist im Grunde seines Wesens ein Spezialist; mit mehr Geländetalent sind hochbeinige Scania-Kollegen mit AP-Achsen gesegnet.

TESTERGEBNIS	
Leergewicht	14.180 kg
Testgewicht	33.080 kg
Fahrgeräusch bei 85 km/h	68,4 dB(A)
Beschleunigung von 0-20/30/50/60	6,5/10,3/19,3/26,8
Leerfahrten	
Landstraße.....	29,1 l/100 km bei 48,4 km/h
Autobahn.....	25,5 l/100 km bei 83,0 km/h
Beladen	
Landstraße.....	48,9 l/100 km bei 47,3 km/h
Autobahn.....	28,5 l/100 km bei 77,6 km/h
Gesamt	
Teststrecke	181 km
Landstraßenanteil	78 %
Verbrauch.....	36,99 l/100 km
Geschwindigkeit	60,1 km/h

Nur halbherzig, und das gilt für alle Scania-Baufahrzeuge, haben die Scania-Designer den Ausguck auf die Ladung ausgeführt. Im Vergleich zu anderen Lösungen ist der Tritt hinter der Fahrertür schmal und der Handlauf zu kurz. Wer zur Frontscheibe hochsteigt, wird dagegen mit einem Hochsicherheitsaufstieg

verwöhnt, den schon die Vorgängergeneration ausgezeichnet hat.

Fazit. Es war schon immer etwas teurer, einen Scania zu fahren. Knapp 125.000 Euro kostet das Fahrgestell plus 30.000 Euro für den Aufbau – allerdings mit exklusiver Vollausrüstung, für die der Kunde einen deftigen Obulus löhnt. Auf der Habenseite steht ein sorgfältig gefertigter und ausgereifter Kipper, der mit seinen charaktervollen Eigenheiten ganz sicher den Fahrer erfreut. Dieser Scania-Vierachser ist kein Allrounder, sondern für hohe Laufleistungen im Straßendienst konzipiert. Dort glänzt er mit ausgezeichneten Fahreigenschaften und zeitgemäßen Kraftstoffverbräuchen ganz ohne Additive – bis er zuletzt mit traditionell hohem Wiederverkaufswert seine Lebensbilanz schön.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



WIR MACHEN UNS STARK FÜR IHREN ERFOLG!

Und bieten Ihnen mehr als nur einen LKW.

Unser Ziel ist es, Ihre Vorstellungen schnell und unkompliziert auf die gewünschten Achsen zu setzen. Ihr Wunschfahrzeug haben wir entweder im Bestand – oder beschaffen es kurzfristig

für Sie. Von über 1.000 ein- bis vierjährigen Secondhand-Fahrzeugen auf rund 100.000 m² Ausstellungsfläche in Sittensen – der ungeschlagenen „LKW-Meile Europas“.



www.euro-leasing-rent-sales.de • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73

VERKAUFZENTRALE • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Tel.: 0 42 82 / 93 19 - 0 • Fax: 0 42 82 / 93 19 - 30 • mklappstein@euro-leasing.de

EURO LEASING
Rent & Sales