

# Nutzlastoptimiert für den Alltag

Der schwedische Vierachser kombiniert ein leichtes Fahrgestell mit einem robusten Meiller-Dreiseitenkipper. Und schickt einen Euro-6-Diesel ohne Abgasrückführung ins Rennen. Ist der SCR-only-Sechszylinder die Idealbesetzung am Bau?

**D**er Baukunde hat die Wahl, wenn er einen Scania möchte. Er bedient sich aus dem Baukasten, fast alles ist machbar. Man muss sich nur auskennen oder einen kundigen Verkaufsberater haben. Es beginnt schon beim Rahmen und seiner Tragkraft - ist er überdimensioniert, fährt man Totgewicht spazieren. Oder bei der Federung, die über die Achslasten entscheidet. Wer sich hier vergreift, muss mit zu geringen Überlastreserven oder beinhalten Federn leben.

Zum Test fährt ein nutzlastoptimiertes, aber hohes Fahrgestell vor, ein Fall für die Straße - oder doch fürs Grobe? In der Verkaufsliteratur heißt die rollende Basis geheimnisvoll CB8x4MHZ, das Fahrgestell wiegt laut Hersteller 9.920 kg und bleibt unter der magischen Marke zehn Tonnen - das kann nicht jeder. Da lohnt es sich schon, näher hinzuschauen: Statt der Dreiblattfedern an den Vorderachsen sind dort nur Zweiblattparabeln, das spart 82 Kilo. 14 Tonnen zulässige Achslast auf beiden Vorderachsen dürften in den meisten Einsatzfällen ausreichen. Die Bestückung mit Scheibenbremsen rundum statt der Trommeln bringt 132 Kilo, der Vierachser bremsst auch besser. Und wenn man Construction-Bereifung von Continental statt üblicher Michelin-Bereifung aufzieht, gewinnt man nochmal 126 kg Nutzlast - wer hätte so etwas gedacht. Bei der Wahl der Kippbrücke gehen die Schweden auf Nummer sicher: Der stabile Meiller-Dreiseitenkipper wiegt mit Bordmatik mehr als vier Tonnen, mit 14,1 Tonnen Leergewicht bewegt sich der Scania dann im normalen Rahmen, rund 18 Tonnen Nutzlast sind für Vierachser die Norm.



Ideal für den Bau? Der Test soll es zeigen.

## Neuer Trend? SCR only für den Bau

Eine Spezialität von Scania, die vor allem auf den Fernverkehr zielt, sind die neuen Euro 6-Motoren ohne Abgasrückführung. Als Pioniere gelten hier die Motorenbauer von Iveco, deren „SCR-only“-Technik wurde vom Wettbewerb bestenfalls kritisch beäugt. Jetzt zieht auch der schwedische Hersteller nach und bietet einzelne Motorentypen an, die das Euro-6-Abgasreglement ausschließlich mit SCR-Abgasnachbehandlung einhalten. Wie der 450 PS starke Sechszylinder in unserem 8x4-Vierachser, die fehlende AGR trägt zur günstigen Gewichtsbilanz noch 37 Kilo bei. SCR only heißt allerdings auch Adblue-Mehrverbrauch, geht die Rechnung bei der Endtankung auf?

Zuerst heißt es einsteigen, ins G-Fahrerhaus geht es fast 1,50 m hoch hinauf, deutlich höher, als es die niedrige P-Kabine verlangt. Das gebotene Raumangebot macht es locker wett, sogar eine klappbare Pausenliege ist an Bord, für die der Hersteller 200 Euro haben will. Boden und Oberflächen sind wischfest, die praktische Staubbox mit Flaschenhaltern sollte nicht fehlen. Der Scania-Armaturenräger, obwohl in die Jahre gekommen, macht noch immer etwas her. Jeder Schalter ist gut erreichbar, der Monitor rechts dient der Navigation und der Rückfahrkamera. Und was jeder Fahrer schätzt: die passend zur Sitzposition vielfach verstellbare Lenksäule, hier ist der Scania einfach Spitze. Aber alles was nützlich ist, kostet bei Scania extra.



Trotz schlanker Fahrwerks-  
technik universell einsetzbar:  
Der Scania-Vierachskipper  
verträgt abseits öffentlicher  
Straßen gut 20 Tonnen.



## Niedrige Drehzahlen

Das Datenblatt gibt Auskunft, wir haben es mit einem außerordentlich drehmomentstarken Sechszylinder zu tun. 2.350 Nm hat noch nicht mal jeder 480-PS-Motor, dazu braucht der Scania nicht mal 1.000 Touren. Und mit 1.300 Umdrehungen mobilisiert die schwedische Kraftmaschine schon 440 PS, immerhin 98 Prozent der Nennleistung, die vollständig bei 1.900 Touren bereitsteht. Das Schönste dabei: Der Scania-Diesel hängt spontan und leistungswillig am Gas. Für den Betreiber heißt es: niedrige Drehzahlen im Hauptfahrbereich und hohe Leistungsreserven.

Was wir mit unseren Versuch in der Grube auch gleich probieren. „Die erste Ladung mit 20,8 Tonnen“ ordern wir beim Radladerfahrer, mit drei Schaufeln ist der Ladungsträger gut gefüllt. Bis ans technische Limit beladen (35 t) kurbelt der Sechszylinder ohne Mühe den Zwölfprozenter hoch, im manuellen Getriebemodus plus Quersperre kann man es mit dem Vieracher bunt treiben im Gelände. Automatisiert im Offroadmodus kommt man aber nicht weit. Etwas Anlauf reicht auch nicht, denn das Getriebe schaltet zu zögerlich zurück. Und steigen die Fahrwiderstände abrupt an, bleibt auch die Maschine stehen. Und noch so eine Situation, die uns nicht gefällt: An steilen Bergabpassagen, wenn die Motordrehzahl steigt, schaltet das Getriebe einen Gang höher – die Geschwindigkeit nimmt zu,



**Verschränkungsfreudiges Fahrwerk: Die Achsen bewahren Bodenkontakt, die Traktion reißt nicht ab.**

was man jetzt überhaupt nicht möchte. Die Motorbremsleistung von 256 kW ist vergleichsweise bescheiden, geht es langsam bergab, hilft der Retarder nur wenig. Und warum muss man die Motorbremse mit dem winzigen Druckknopf am Boden bedienen, wenn man doch den Retarderhebel am Lenkrad hat?

Sonst ist der Scania fürs Gelände gut gerüstet. Die stark verschränkenden Achsen verlieren nicht so leicht den Bodenkon-

## Technische Daten: Scania G450 8x4 Kipper

### Motor

Reihensechszylinder Scania DC 13 147 450, vier Ventile pro Zylinder, Scania-XPI-Hochdruckeinspritzung (Common Rail) mit EDC, variable Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Katalysator und Partikelfilter.

Hubraum	12.700 cm³
Bohrung/Hub	130/160 mm
Nennleistung	331 kW/450 PS bei 1.900/min
Max. Drehmoment	2.350 Nm bei 1.000–1.300/min

### Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe Scania GRS0905 R, Crawler, 2 Rückwärtsgänge, Übersetzungen von 9,16 bis 0,81, 2 Nebenabtriebe. Außenplaneten-Doppelachsenaggregat mit Längs- und Quersperre, Gesamtübersetzung  $i = 4,05$ .

### Fahrwerk

VA: Starre Faustachsen mit Zweiblattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; HA: 4-Blattparabelfederung, Stoßdämpfer; Bereifung Testfahrzeug: 315/80 R 22,5.

### Bremsen

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS, , Dauerbremse Sekundärretarder R4100, Staudruck-Motorbremse mit 256 kW.

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	8.384 x 2.500 x 3.110 mm
Radstände	1.940/2.360/1.350 mm
Böschungswinkel vorn/hinten	23/54 Grad
Bodenfreiheit min.	323 mm
Zul. Achslasten Vorderachsen	2 x 7,1 t
Zul. Achslasten Hinterachsen	2 x 9,5 t
Zul. Gesamtgewicht	32.000 kg
Technisch zulässig	35.000 kg

### Messwerte

Leergewicht	14.100 kg
Testgewicht	31.720 kg
Fahrgeräusch bei 85 km/h	67,6 dB(A)
Beschleunigung von 0 – 20/30/50/60/80	6,4/9,8/19,7/25,1/40,8 s
Leerfahrt Landstraße	24,7 l/100 km bei 53,0 km/h
Beladen Landstraße	38,8 l/100 km bei 51,3 km/h
Testgewicht	31.720 kg
Autobahn	22,1 l/100 km bei 82,8 km/h

### Gesamt

Teststrecke	218 km
Landstraßenanteil	78%
Kraftstoffverbrauch	31,1 l/100 km
Adblue-Verbrauch	1,29 l/100 km



**Solide:**  
**Schutzblech für Kühler und Ölwanne**

takt, an Traktion mangelt es selten. Geübte Fahrer werden die Quersperren nur selten benötigen. Die Bedienung ist narrensicher, die Traktionshilfen werden mit einem Drehschalter aktiviert. Und gerät man auf tiefen Untergrund oder grobes Geläuf, weiß man die wertvollen Antriebsaggregate gut verwahrt. Eine massive Bodenplatte schützt Kühler und Ölwanne vor Bodenkontakt oder Steinschlag.

### Harmonisch und präzise

Auf der Straße ist der schwedische Vierachser mit dem automatisierten Opticruise-Getriebe in seinem Element. Es schaltet ausreichend schnell, komfortabel und im Economy-Modus sehr kraftstoffsparend. Mit nur 900 Umdrehungen cruisen wir im großen Gang auf der Landstraße, mit 70 km/h klappt es noch besser. Auf der Autobahn liegen 1.280 Umdrehungen an, der Kipper und sein Powertriebwerk können die lange Übersetzung auf der Straße gut vertragen. Mit leerem Ladungsträger schaltet das Getriebe zu viel, das können Wettbewerbsprodukte besser. Aber das ausgewogene Fahrwerk gibt sich keine Blöße, beladen sowieso, selbst bei Leerfahrt federt es erträglich. Fährt man schnell, und das geht im präzisen Scania gut von der Hand, neigt sich das gut gefederte Fahrerhaus in engen Kurven ein wenig zur Seite.

Auch die Antriebsgeräusche passen ins Komfortbild, allerdings rumpelt der Meiller-Kipper bei Leerfahrt bedenklich. Und wenn sich der Scania beladen in der Kurve verneigt, hört und spürt einen satten Schlag aus dem Fahrgestell. Laut Auskunft des Herstellers drücken die Federblätter der Hinterachse in der Kurve wegen eines Spiels seitwärts gegen den Federsitz, eine Servicelösung soll hier Abhilfe schaffen. Und so leicht die Baucontis auch sein mögen, mit zunehmender Geschwindigkeit singen sie lautstark protestierend den Blues. Auf der anderen Seite sammelt das grobe Profil der HSC-/HDC-Reifen im Kieswerk keine Steine auf – man muss eben wissen, was man will.

Für den Straßenverkehr empfiehlt Scania den intelligenten GPS-Tempomaten, für den er 480 Euro verlangt. Das System kann vorausschauen, es kennt die Fahrstrecke anhand gespeicherter 3D-Daten. Einfach die gewünschte Geschwindigkeit einstellen, und der Tempomat schaltet und waltet weitgehend autonom. Was auf Autobahnen gut funktioniert, kann aber auf



**Praxisgerechtes Fahrerhaus: Vernünftiges Platzangebot, hochwertige Einrichtung, Klappliege an der Rückwand.**

engen Landstraßen sogar gefährlich werden. Entgegenkommende LKW oder Traktoren verlangen rasch eine Korrektur, situativ fährt man mit den Pedalen reaktionsschneller. Sparen mit dem Kraftstoff kann der Scania auch so, mit einem genügsamen Diesel, langer Übersetzung und einer Ecoroll-Funktion im Getriebe. Wird auf leichten Gefällen keine Leistung abgerufen, schaltet das Getriebe in die Neutralstellung. Dann segelt der Scania, und das kann er richtig gut, ausschließlich mit Leerlaufverbrauch.



**Noch immer 1a: Das Scania-Cockpit passt wie angegossen.**

Auch wenn er langsam in Jahre kommt, macht der ausgereifte Schwede seine Sache noch immer gut. Die Nachfolgegeneration läuft sich bereits warm, aber die Baufahrzeuge zählen sicher nicht zu den Ersten, die debütieren. Das schlanke Scania-Modell, nutzlaststark mit gewichtsoptimiertem Fahrgestell, ist für den universellen Einsatz robust genug. Beim Kraftstoff wird gespart, der Komfort bleibt nicht auf der Strecke. Beim Getriebe besteht allerdings Nachholbedarf.

**Wolfgang Tschakert**



## Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten. TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH · [www.manrental.eu](http://www.manrental.eu)  
[info@manrental.eu](mailto:info@manrental.eu) · Hotline 01806 254673\*\*  
 Hansestraße 1 · 27419 Sittensen

**MAN | Financial Services**  
 Finanzierung. Leasing. Versicherung. Rental.\*



\* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | \*\* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.