

Mit Reserven

Die jüngste Modellpflege der Scania-Baustrucks verspricht mehr Nehmerqualitäten, die sich im Fahrwerk und im Antrieb verbergen. Im harten Einsatz gibt sich der Scania betont wirtschaftlich, kann aber nicht überall punkten.

Bis zu 18.000 kg Nutzlast packt der Scania-Vierachser legal – auf nicht öffentlichen Wegen darf es eine Schaufel mehr sein.

Die rustikale Optik macht neugierig: Große Dachscheinwerfer in der Sonnenblende braucht der Vierachser dann, wenn der Winterdienst ansteht. Die Scheinwerfer sitzen hinter massiven Gittern, die Stahlstoßstange reckt sich keck dem Betrachter entgegen. Und Kühler plus Ölwanne verbergen sich hinter einem robusten Stahlpanzer – eine Beschädigung bei Bodenkontakt scheint nahezu ausgeschlossen. Ganz als ob sich der Scania für die Arbeit in Steinbrüchen bewerben wollte – die rührigen Marktstrategen in Södertälje haben ihren Bauboliden ziemliche Nehmerqualitäten antrainiert, die man ihnen auch ansieht. Schließlich zieht der Scania jetzt gegen Bau-Actros, MAN TGS oder Volvo FMX zu Felde, die sich in der Branche als ausgesprochene Bauspezialisten etabliert haben.

Sein Auftritt verspricht ein robustes Wesen mit hohen Überlastreserven, die Waage zeigt zuerst ein anderes Bild. Gut 14 t bringt der Vierachser auf die Waage, samt Breitreifen auf den Vorderachsen und Stahlfelgen – ein ausgezeichnete Wert für einen gelungenen Kompromiss: legal 18 t Ladung für Transporte über die Straße, plus 4 t mehr abseits öffentlicher Verkehrswege. Knapp 10 t wiegt das MHZ-Chassis von Scania und zählt zu den Leicht-

gewichteten im Wettbewerb. Warum das so ist, erklärt das Kürzel: Es steht für mittelschweren Einsatz, hohe Bauart und rundum Parabelfedern. Ein Straßenkipper also, der jetzt auf einem überarbeiteten Hinterachstandem mit progressiven Parabelfedern rollt. Technisch steckt es 21 t weg, der Hersteller verspricht gleichzeitig einen verbesserten Leerfahrkomfort und auf undulierten Laufwegen mehr Bodenhaftung der Räder. Die Vorderachsen stecken dank eines Federblattes mehr rund 800 Kilo mehr weg, zum Teil mag es den breiten 385er-Pneus geschuldet sein.

Harmonischer Antrieb

Und weil der Fortschritt auch bei Baufahrzeugen Einzug hält, spart der Scania mit Scheibenbremsen rundum noch ein paar Kilo und bremst gleichzeitig deutlich besser. Wie von Scania-Straßenfahrzeugen gewohnt, verzögert der Kipper feinfühlig je nach Bedarf, die EBS-Scheibenbremsen werden jetzt auch auf Außenplanetenachsen montiert. Der 13-l-Sechszylinder (Euro 5) kommt noch ohne Adblue aus, macht noch mal rund 200 kg, die gespart werden. Spätestens mit Beginn 2014 ändern sich die Zeiten. Dann wird auch der Scania-Kipper mit SCR-Abgasnachbehandlung plus Abgasrückführung auf den strengeren Euro-6-Kurs getrimmt.



Oktober Aktion! Kipper

Über 40 Mietstützpunkte
deutschlandweit!

Das Kipperprogramm für jeden Einsatz

- gewichtsoptimiert für mehr Zuladung
- extrem robust
- höchste Standsicherheit mit dem einzigartigen Breitspurfahrwerk

RPS
TRAILER-RENTAL

Trailer **clever** mieten:

Telefon +49 (0) 3 64 82/830-130

Telefax +49 (0) 3 64 82/830-513

E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

Für den Straßenkipper kommt nur das automatisierte 12-Gang-Getriebe Opticruise in Frage, das mit dem drehmomentstarken Sechszylinder eine perfekte Partnerschaft eingeht. Auf der Straße zumindest, dort sitzen die Gangwechsel perfekt, nachvollziehbar ein jeder, die Schaltqualität ist von beachtlicher Güte. Der kräftige Sechszylinder setzt sich dort in Szene, wo er gebraucht wird, akustisch hält er sich vornehm im Hintergrund. Beispielsweise mit 60 km/h auf der Landstraße, da grummelt der Scania mit 1.050 Touren im 12. Gang. Mit ansteigendem Fahrwiderstand zieht er mit knapp 1.300 Umdrehungen im 11. Gang durch, hier ist er ganz in seinem Element. Auf der Autobahn cruisen gelingt mit moderaten 1.350 Kurbelwellenumdrehungen, mit dieser Antriebsauslegung darf der Sechszylinder sein Leistungsvermögen zeigen, ohne dabei zum unmäßigen Trinker zu werden.

Ganz so harmonisch wie der Antrieb führt sich der verstärkte Retarder, jetzt mit 4.100 statt 3.500 Nm Bremsleistung, im Straßenbe-

trieb nicht ein. Er bremst einfach zu ruppig, lässt sich auch nicht feinfühlig genug dosieren – wie man es auch macht, eine Fahrharmonie will sich so nicht einstellen. Ebenfalls zwiespältig: Das deutlich robustere Fahrwerk teilt steifbeinig aus und ruft dem Fahrpersonal mit Stößen nicht nur bei Leerfahrt in Erinnerung, dass dieser Scania grobe Bauarbeiten verrichten soll. Erst mit voller Beladung lässt sich die Scania-Federung gnädig stimmen. Auf die Fahrsicherheit hat das keinen Einfluss, der Scania folgt den Lenkbefehlen seines Kipperchauffeurs präzise wie eh und je, die Wankneigung hält sich in engen Grenzen. Der nordische Vierachser fährt brav geradeaus, die breiten Reifen der Vorderachse und das steife Chassis lassen sich auch von tiefen Spurrillen und welligen Fahrbahnen wenig beirren.

Stark im Gelände

Erst im Gelände zeigt das Fahrwerk seine wahren Stärken. Die Achsen verschränken sich weit und verlieren nicht so leicht den Bodenkontakt. Die Traktion reicht fast immer, wenn die Sperren zugeschaltet werden. Selbst grobe Hindernisse steckt der 8x4-Scania locker weg, die Böschungswinkel reichen in den meisten Fällen, selbst wenn die flexiblen Einstiegstufen nach hinten weggedrückt werden. Mit so viel Leistung und einfacher Bedienung sollten Anstiege mit losem Untergrund oder tiefe Böden kein Problem darstellen. Schließlich soll der neue Schaltmodus „Offroad“ zackiger die Gänge wechseln und höhere Drehzahlen zulassen. Die Kupplung bleibt dabei extrem lange geschlossen, um in Steigungen oder Gefällen unerwünschte Schaltungen zu vermeiden.

In der Praxis allerdings, wenn es darauf ankommt, schaltet das Getriebe trotz Neigungssensor in der Steigung hoch oder zögerlich runter, gerade im unpassendsten Moment kommt die Fuhre zum Stehen. Oder im Gefälle: Eine Schaltung vom zweiten in den dritten Gang, der Vierachser beschleunigt trotz gezogenem Retarder, das kann gefährlich enden. Wird es knifflig, schaltet der Fahrer den Scania besser manuell. Mit einem der beiden Kriechgänge (Crawler) gelingt das Anfahren an Steilstücken gänzlich unaufgeregt, der erste Gang ist, wenn es ernst wird, zu lang ausgelegt. Und



Scania-Komplettlösung: mit Meiller-Dreiseitenkipper ab Werk/ab Händler



**Mit ansteigendem
Fahrwiderstand zieht
er mit knapp
1.300 Umdrehungen
im 11. Gang durch, hier
ist er ganz in seinem
Element.**

Fakten kompakt Scania G440 CB8x4 MHZ



Technische Daten

Hohe Verschränkbarkeit der Achsen, trotz langem Überhang großer Böschungswinkel im Bug

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe
8.175 x 2.500 x 3.150 mm
Radstände
4.300/1.300 mm
Wendekreis
20.454 mm
Zul. Achslasten Vorderachsen
2 x 7,5 t
Zul. Achslasten Hinterachsen
2 x 9,5 t
Zul. Gesamtgewicht
32.000 kg

Fahrwerk

VA: Starre Faustachsen
mit 3-Blattparabelfedern,
Stoßdämpfer, Stabilisator; HA:
4-Blattparabelfederung, Stoß-
dämpfer; Bereifung Testfahrzeug:
VA 385/650 R 22,5; HA: 315/80
R 22,5.

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-
Trockenkupplung mit Druck-
luftunterstützung, automati-
siertes 12-Gang-Getriebe Scania
GRSO905, 3-Gang-Grundgetriebe
mit Range- und Splitgruppe, 2
Rückwärtsgänge, Übersetzungen
von 9,16 bis 0,81, 2 Nebenabtriebe.
Außenplaneten-Doppelachsen-
aggregat (RBP735 u. RP735) mit
Längs- und Quersperre, Gesamt-
übersetzung $i = 4,35$.

Motor

Reihensechszylinder Scania DC 13
10 440, Scania-XPI-Hochdruck-
einspritzung (Common Rail) mit
EDC, variable Turboaufladung mit
Ladeluftkühlung, externe gekühlte
Abgasrückführung, vier Ventile pro
Zylinder, abgasarm nach Euro 5.

Hubraum
12.700 cm³
Bohrung/Hub
130/160 mm
Nennleistung
324 kW/440 PS bei 1.900/min
Max. Drehmoment
2.300 Nm bei 1.100–1.300/min

Bremsen

Elektronisch geregelte Zweikreis-
Druckluftbremsanlage mit
Scheibenbremsen an allen Rädern,
ABS, Federspeicher-Bremszylinder
an Achse 1 und 2, Dauerbremse
Staudruck-Motorbremse mit 264
kW.

Messwerte

Leergewicht
14.080 kg
Testgewicht

31.280 kg
Fahrgeräusch bei 85 km/h
67,7 dB(A)
Beschleunigung
von 0–20/30/50/60
6,1/10,0/21,6/28,2 s
Leerfahrten Landstraße
28,36 l/100 km
bei 52,85 km/h
Beladen Landstraße
44,28 l/100 km
bei 50,71 km/h
Autobahn
27,03 l/100 km bei 83,58 km/h

Gesamt

Teststrecke
218 km
Landstraßenanteil
78 %
Verbrauch
35,81/100 km

geht es steil bergab, bewährt sich der starke Retarder – gemeinsam mit kleinem Gang und Motorbremse rollt der schwere Vierachser sicher nach unten.

Scania-Novizen finden sich im Cockpit schnell zurecht – die großen selbsterklärenden Schalter sind auch für kräftige Bauarbeiterhände gemacht. Noch besser das Lenkrad, das sich weit zum Fahrer neigen lässt und optimal zur Hand geht. Ablagen gibt es in Hülle und Fülle. Der Motortunnel hält sich flach, der Fahrer hat Platz genug, dazu eine prächtige Klimaanlage. Und die Qualität der Ausführung macht den Unterschied. Die praktische Stau-box an der Rückwand sollte allerdings nicht fehlen.

Unser Fazit

Für 135.000 Euro ist der Scania-Vierachser wie gesehen und probegefahren beim Händler zu haben, komplett mit Meiller-Dreiseitenkipper plus Bordmatik. Eindeutiges Plus für den Betreiber: Der robuste und kräftige Kipper ist nicht zu schwer geraten, für legale Schüttguttransporte auf der Straße und mit einer Radladerschaukel extra im nichtöffentlichen Verkehr. Wirtschaftlich gibt sich der Scania



Fahrer Arbeitsplatz mit bester Ergonomie und vielen Ablagemöglichkeiten

keine Blöße, der Kunde kann mit günstigen Kraftstoffverbräuchen rechnen. Weil unser Scania vor allem im Gelände mit untadeligen Fahreigenschaften glänzt, antriebsseitig aber eher auf der Straße zu Hause ist, sollte sich der Kunde entscheiden: entweder mit Opticruise auf der Straße oder mit manuellem Getriebe ins Gelände.

Wolfgang Tschakert

**Wie von Scania-
Straßenfahrzeugen
gewohnt, verzögert
der Kipper feinfühlig je
nach Bedarf.**



Service, der Sie ständig begleitet.

MAN Rental unterstützt Sie
auf Ihrem Weg

In allen Bereichen des Fuhrparkmanagements sind wir Ihr ständiger und hilfreicher Begleiter, auf den Sie sich jederzeit verlassen können.

www.euro-leasing.de · Hotline 04282 50941000
EURO-Leasing GmbH · Hansestraße 1 · 27419 Sittensen
info@euro-leasing.de

MAN | Rental

EURO
LEASING

