

# Mehr Traktion für den Sattel

Verlangt der Kunde Effizienz und Traktion, schickt Scania die zweiachsige Allrad-Sattelzugmaschine an den Tatort. Die Vorderachse zieht permanent mit, andere Lösungen gibt es bei den Schweden nicht.

**A**bseits öffentlicher Straßen darf es gern eine Laderschaufel mehr sein, dann pflügt so ein Sattelzug mit 50 Tonnen durchs Gelände. Das geht aber nur, wenn die Zugmaschine ausreichend Traktion und Leistung bietet. Hier lässt sich der zweiachsige Scania G 490 4x4 nicht zweimal bitten. Hier zieht keine weichgespülte Straßenzugmaschine mit Hilfsantrieb für die Vorderachse – die hohe Bauart signalisiert auch gleich mit üppigem Böschungswinkel, dass er, wenn es sein muss, durch dick und dünn geht. Die Radnaben an der Vorderachse zeigen, dass hier auch die Vorderachse mitzieht. Und zwar permanent, eine zuschaltbare Vorderachse wäre nach Aussage der Scania-



Breite 385er-Walzen für die Vorderachse: Die Reifen bieten mehr Traglastreserven, gleichzeitig nimmt der Bodendruck ab.

Techniker nicht die richtige Lösung. Das wollen wir sehen und klettern in die hohe Kabine.

## Toller Motor, rustikales Fahrwerk

Ein geräumiges G-Fahrerhaus in Fernverkehrstrimm, das typische Scania-Cockpit ist sofort vertraut. Geschaltet wird automatisch, einfach und unkompliziert, gleich führt der Weg über eine Kiesstraße bergauf. Schon in der ersten Kehre mit losem Untergrund würde es ohne die angetriebene Vorderachse nicht weiter gehen. Mit kurzem Scharren an den Scharren geht es sofort wieder voran. Der stämmige Sechszylinder zieht mit überlegener Kraft ohne die Hektik hoher Drehzahlen durch, kein Wunder bei 2.550 Nm Drehmoment, die über ein breites Drehzahlband verfügbar sind. Zu steil bergauf oder zu tief in den Matsch sollte es freilich nicht gehen, dafür reicht die Traktion zweier ziehender Achsen nicht.

Schon auf den ersten Offroad-Metern gibt sich die Zugmaschine als ziemlich harter Wikinger, der einiges einstecken, aber auch durchaus austeilen kann. Eine solche Charakteristik verblüfft: Schließlich federt der Scania-Zweiachser an der Hinterachse mit einer Zweibalgluftfederung, an der Vorderachse versehen Zweiblatt-Parabelfedern ihren Dienst. Ob es vielleicht an der Abstimmung liegt? Die große Kabine sitzt auf einer 4-Punkt-Fahrerhausfederung, die sich hier nicht profilieren kann.

## Technische Daten: Scania G410 CA 4x4/HHA

### Motor

Sechszylinder-Diesel Scania DC13, Einzelzylinderköpfe, VTG-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische XPI-Hochdruckeinspritzung über Common Rail, vier Ventile pro Zylinder, zwei Ausgleichswellen, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und Partikelfilter.

Hubraum	12.700 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	360 kW/490 PS bei 1.900 U/min
Maximales Drehmoment	2.550 Nm bei 1.000–1.300 U/min

### Fahrerhaus

Lange G-Kabine Typ CG19 mit 2 Sitzplätzen und Schlafliege, pneumatische 4-Punkt-Fahrerhausfederung, Klimaanlage.

### Getriebe

Automatisiertes 12-Gang-Getriebe Scania GRSO905 R, Achsübersetzung i = 4,27, Nebenantrieb EG653P.

### Fahrgestell

Radstand 3.700 mm, permanent angetriebene AP-Vorderachse mit 2-Blattfedern, Hinterachse als AP-Antriebsachse AD1501P mit 2-Balg-Luftfederung. Bereifung VA: 385/65R22,5; HA: 315/80R22,5

### Aufbau

Umschaltbare Hoch- und Niederdruckhydraulik, Sattelkupplung Fischer SK-536.20 2/150.



Auf rutschigem Untergrund zeigt der Sattelzug seine wahren Talente. Mit Längs- und Quersperren gibt es für die Zugmaschine kein Halten. Mit permanentem Allradantrieb hat man stets eine 27- bis 73-prozentige Kraftverteilung, es kommt natürlich auch auf die Reifenwahl an. Bei steigenden Fahrwiderständen muss man in der Regel nur mit dem Gaspedal nachlegen, selbst um die 1.000er-Marke hat der Diesel Kraft genug. Und er gehört zu den Leisetretern, große Töne spuckt er nicht. Der stärkste Sechszylinder im Scania-Programm wird nur mit Abgasrückführung, SCR-Kat und Partikelfilter geliefert, eine besonders sparsame „SCR-only“-Variante gibt es nicht. Für gute Noten sorgt auch das Zwölfgang-Getriebe mit Opticruise-Schaltung. Im Offroad-Modus schaltet es schneller und lässt mehr Drehzahlen zu. Mit einer Einschränkung: wenn es bergab geht. Steigt die Drehzahl, und der Fahrer ist unachtsam, schaltet das Getriebe schon mal einen Gang hoch, und der Lastzug wird plötzlich schneller. Für wenig versierte Fahrer kann daraus schnell eine gefährliche Situation entstehen. Deshalb an dieser Stelle noch mal der Rat der Scania-Instruktoren: Wenn es knifflig wird – und wenn es bergab geht – fährt man manuell besser und sicherer.

### Unsere Meinung

Die Frage nach einem hydraulischen Vorderachsantrieb wird von den schwedischen Produktmanagern verneint. Was kann die Sattelzugmaschine mit mechanischem

Allradantrieb besser als eine mit hydraulischer Zuschaltvorderachse? Okay, sie ist etwas belastbarer, aber ein Sattelzug wird deshalb noch nicht zum Geländefahrzeug. Unbefestigte Straßen schafft man auch mit hydraulischer Zusatztraktion und erst recht, wenn das leere Fahrzeug zurück auf die Straße muss. Meist braucht es nur ein Quäntchen mehr Grip, aber noch lange keinen permanenten Allradantrieb, der stets mehr Kraftstoff und vor allem Nutzlast kostet. Mit 8,8 Tonnen wiegt der Scania 4x4 eine Tonne mehr als ein vergleichbarer Konzernkipper mit Hydrodrive.

**Wolfgang Tschakert**



Traktion plus Volumen: Abseits der Straßen packt die Scania-Zugmaschine auch mehr als 40 Tonnen.

**PEMA**

Europaweit auf allen Straßen zum Erfolg. Dank PEMA.

Hochwertige Trucks & Trailer mieten und jederzeit Full-Service genießen.

Egal, was Sie transportieren: Mit PEMA mieten Sie nicht nur hochwertige Fahrzeuge, sondern auch grenzenlose Vorteile. Ein beeindruckender Fuhrpark mit modernen Qualitätsfahrzeugen, extrem guten Konditionen für jede Anforderung und herausragenden Serviceleistungen in ganz Europa.

**SOCIETE GENERALE**  
Equipment Finance

[www.pema.eu](http://www.pema.eu)