

# Spezialist für alle Fälle

„Kipper to go“ sind an sich absolut nichts Neues in der Lastwagenwelt. Daimler bietet so etwas an, MAN auch, und natürlich Iveco, früher mal „die Bullen am Bau“. Jetzt mischt auch Scania im „Alles-aus-einer-Hand“-Spiel mit.

**D**ie Offerten: ein 6x2/4 als Hakenabroller sowie Dreiseitenkipper in vier- und in dreiachsiger Ausführung. Die Kipp- beziehungsweise Abrolltechnik stammt dabei stets von Meiller.

Aus Scantias jüngst lanciertem Kipper-Komplett-Angebot stand uns ein G 450 als 6x4-Dreiaxler im robust anmutenden XT-Gewand und mit einem Meiller-Zweiachs-Tandemkipper im Schlepp für eine Probefahrt zur Verfügung. Vom Start weg war dabei klar: Für Nutzlastrekorde im Massen-Schüttguttransport taugt eine

solche Lastzugkombination nicht. Ein Blick in die technischen Daten weist für den Motorwagen ein Eigengewicht von 9,3 t aus. Macht 16,7 t Nutzlast, bezogen auf die gesetzlich zulässige Fahrzeuggesamtmasse von 26 t. An sich nicht schlecht für ein rundum blattgefedertes Robust-Chassis mit einer vom Raumvolumen her ordentlichen Mittelhochdach-Kurzkabine und durchaus komfortabler, sprich üppiger Innenausstattung. Doch zur Basisfahrzeugmasse des G 450 XT addiert sich ja noch die Meiller-Dreiseiten-Kippbrücke mit Bordmatic und Rollplane.







G 450 XT

SCANIA

G 450

XT

KS SR 6073

Kipper-Komplett-Angebot  
im robusten XT-Gewand:  
Scania G 450 als 6x4-Dreiachser





Unkompliziertes Handling, gewohnt intuitives Bedienkonzept: Blick ins Cockpit (oben links); komfortable Einstiegssituation (oben rechts); praktisch: das große Außenstaufach (unten links); außerdem sinnvoll: 40-t-Abschleppbolzen und Trittstufe vorne an der Fahrzeugfront

## Tieflader im Schlepptau

Den angekuppelten Meiller-Zentralachser gleich mit auf die Waage gezogen, stehen auf der Digitalanzeige locker 17 t. Mehr als 23 t werden wir mithin nicht laden können, schließlich wollen wir die gesetzliche 40-t-Marke nicht über Gebühr strapazieren. Zum Vergleich: Ein handelsübliches Sattelkraftfahrzeug aus klassischer 4x2-Sattelzugmaschine und Dreiachs-Kipprailer, seit vielen Jahren der Standardzug im gewerblichen Schüttguttransport, nimmt auf jeder Tour mindestens 4 t mehr an Fracht mit.

Allerdings ist der schwere 6x4-Kipper ja auch nicht als Alternative zum leichten Sattel-Straßenroller gedacht. Der Dreiachser soll als Spezialfahrzeug vielmehr eine Art Universal-Trumpfkarte in einem Kipperfuhrpark sein. Sie kann immer dann ausgespielt werden, wenn beispielsweise etwas schwereres Terrain das Fortkom-

men an der Be- oder Entladestelle behindert. Dort, wo ein leichter Sattelzug niemals hinfahren würde, weil er schon nach wenigen Metern die Traktionsregel streichen müsste, kommt der 6x4-LKW noch ein gutes Stück weiter – sogar mit einem Anhänger am Haken. Auch dort, wo die Platzverhältnisse den Einsatz eines Sattelzuges unmöglich machen, kann der Solo-Dreiachser noch arbeiten. Schließlich darf der robuste Kipper richtig schwere Anhänger ziehen. Tieflader zum Beispiel, beladen mit einem Bagger oder Radlader. Aus technischer Sicht gibt Scania den G 450 XT für eine Gesamtzugmasse von 66 t frei. Sollten solche Schwerlasteinsätze häufiger vorkommen, wäre allerdings die in unserem Vorführfahrzeug installierte Motornennleistung von 450 PS und 2.350 Nm Maximaldrehmoment kritisch zu hinterfragen. Wobei die Anfahrzugkraft zumindest in flachen Region ausreichen wird, zumal es außer der hier installierten

Achsübersetzung 4,05 (macht dank Overdrive-Getriebe rund 3,2 im zwölften Gang) noch deutlich kürzere Zahnradpaarungen gibt.

Doch auch außerhalb der schweren Einsätze weit oberhalb der gesetzlich zulässigen 40-t-Grenze gilt: Vielfach fordern Fahrer 500 PS. Und sie bekommen sie, im Zweifel ganz einfach nur deshalb, weil Fahrer Mangelware sind. Dass 450 PS wie im Vorführwagen sachlich betrachtet mehr als ausreichend sind, steht außer Frage. Besonders im Einsatz mit hohem Leerfahrtanteil. Dann stehen im unbeladenen Zug gut 26 PS je Tonne für den Vortrieb bereit – von der Sololeerfahrt mag man gar nicht reden.

Wie dem auch sei, Scania kann leistungsseitig liefern, was der Kunde wünscht. Von 410 bis zu 540 PS stellt der 12,7-l-Euro-Vid-Motor bereit, die extreme Drosselversion mit ihren 370 PS dürfte selbst im reinen Soloeinsatz kaum Bedeu-

## Scania Rent Kühlfahrzeuge und Kipper zur Miete

Die einen möchten kurzfristig ein Kühlfahrzeug mieten? Andere sind auf der Suche nach einem geeigneten Kipper? Neben Sattelzugmaschinen und Trailern bietet Scania auch für ganz spezielle Transportaufgaben eine geeignete Lösung zum Mieten an. Für temperaturgeführte Transporte können Kunden zwischen der P-, G- und R-Baureihe wählen, und das Scania-Fahrgestell wird mit einem Kühlaufbau von Schmitz Cargobull kombiniert. Für das Bausegment hat Scania Rent robuste und zuverlässige „Spezialisten“ im Portfolio, wie einen Scania R 450 Abrollkipper oder einen Scania G 450 XT als Dreiseitenkipper.



**Flexible Schüttgutkombination: Dreiseitenkippaufbau plus Meiller-Zweiachs-Tandemkipper**

tung haben. Dafür hat das vollautomatisch schaltende Opticruise-Getriebe, unabhängig von der installierten Motorleistung, stets eine überragende Bedeutung. Wieder einmal überzeugte uns diese Schaltbox mit ihrem ausgefeilten Anfahr- und Schaltverhalten sowohl bei unserer Leerfahrt als auch mit voller Gewichtsauslastung.

### Reichlich Bodenfreiheit

Dass der Vorführwagen mit einem Kuppelungspedal ausgestattet war, haben wir zur Kenntnis genommen. Benutzt haben wir die aufpreispflichtige Option gleichwohl nicht, lassen uns aber dahingehend informieren, dass manche Kunden das Teil haben wollen. Es sei ihnen gegönnt, wofür auch immer. Uns hat das Pedal im Fußraum einfach nur gestört. Viel lieber hätten wir bei unserer Fahrt den GPS-Tempomat an Bord gehabt. Selbst wenn die schlaue Geschwindigkeitsregelung, bei Scania CCAP genannt, nach wie vor erst

bei Tempo 60 aktiviert werden kann, stellt sie doch eine der wichtigsten Fahrerassistenzleistungen der Gegenwart dar. Begründung der CCAP-Abstinenz im Vorführwagen: Die Scania-Kundschaft will das nicht.

Verzichten muss der Fahrer in der uns vorgestellten Fahrzeugkonfiguration auch auf einen vernünftig arbeitenden Abstandsregeltempomat sowie auf den Notbremsassistenten. Der ist bei Fahrzeugen des hier gefahrenen Kalibers von der gesetzlichen Ausrüstungsvorschrift ausgenommen, was bautechnische Gründe hat. Für die Notbremse bräuchte man die normale, tiefer liegende Frontstoßstange.

ANZEIGE

**THE  
SHOW  
WILL  
GO ON!**



[www.upcite.de/  
showroom](http://www.upcite.de/showroom)

**upcite**  
ONLINE-MARKETING

Mit der hochgezogenen Stoßstange verfügt der XT hingegen über reichlich Bodenfreiheit. Das ermöglicht einen Böschungswinkel von mehr als 25 Grad. Der Stoßfänger aus 4-mm-Stahl, die breite Schutzabdeckung und der Scheinwerferschutz können im Geländeeinsatz Schäden verhindern oder wenigstens minimieren. Und falls der LKW einmal im Gelände feststeckt, kann er dank des frontseitigen 40-t-Abschleppbolzens auch mit voller Last wieder aus dem Dreck gezogen werden – Abkippen, bevor der Radlader anschleppt, kann man sich schenken.

**Hans-Jürgen Wildhage**

## Das meistverkaufte Meiller-Produkt ...

... ist der vielseitig einsetzbare Dreiseitenkipper aus München. Als Serienlieferant bedient Meiller alle renommierten LKW-Hersteller in Europa, sie werden von den jeweiligen Vertriebsorganisationen als Werkskipper verkauft. Der Meiller-Aufbau und das Scania-Fahrgestell wurden aufeinander abgestimmt und durchliefen in der Entwicklung die harten Testverfahren der Fahrzeugindustrie. Der Kunde erhält ein einsatzfertiges Fahrzeug aus einer Hand.

Der auf dem Scania montierte Dreiseitenkipper D316 ist ein Klassiker im Meiller-Programm. Seine Kippbrücke mit 5 mm starkem Boden und 4-mm-Wänden ist aus hochfestem Stahl HBW 450 ausgeführt. Seine rechte Bordwand in pendelnder Ausführung ist aus hochfestem Stahl der identischen Qualität als M-Jet-Wand gefertigt, die linke Seitenwand ist mit Bordmatic ausgestattet.

Der Dreiseitenkipper mit 2,42 m Innenbreite ist für den Transport von palettierte Fracht, wie Betonfertigteilen oder kleinen Baumaschinen, ausgelegt. Mithilfe von steckbaren Bodenzurrösen in den Ecken (belastbar bis 8 t Zurrkraft, notwendig zur Streuerbefestigung) sowie den versenkbaren, bodenebenen Zurrösen lässt sich das Transportgut vorschriftsgemäß sichern. Werden letztere im Betrieb nicht benötigt, können sie manuell mit einem Handgriff versenkt werden, sodass eine ebene Ladefläche zur Verfügung steht. Für eine ordnungsgemäße Sicherung des Transportgutes ist der Dreiseitenkipper mit einem original Meiller-Planensystem – inklusive einer bitumenfesten seitlichen Rollplane – ausgestattet.