

# Überwiegend positiv

Der schwedische Vierachskipper mit Dautel-Aufbau punktet mit hoher Nutzlast und sparsamen Trinksitten, ohne den Komfort für den Fahrer zu vernachlässigen.

Knapp 19 Tonnen  
Nutzlast: Scania-  
Vierachskipper mit  
Dautel-Kippaufbau



Favorit bei den Fahrern:  
Das Scania-Cockpit passt  
wie ein Maßanzug.

Sicherer Auf- und Einstieg  
für den Fahrer



**Der G440-Vierachser  
ist ein robuster  
Kipper mit starker  
Nutzlastbilanz, der  
sparsam mit dem  
Kraftstoff umgeht.**

**B**ei der Straßenfraktion pflegt die schwedische Marke auch in Deutschland ihren legendären Ruf – die schweren Scania-Trucks gelten da wie dort als Kings of the Road. Kritische Fragen werden von Fahrern und Betreibern als lästig abgewiesen – was für die Produkte spricht, aber auch für den Service. Am Bau spielen die Schweden eher die zweite Geige, sie sortieren sich hinter den etablierten Baumarken Mercedes-Benz und MAN ein.

Was bisher am knapp sortierten Angebot lag, soll sich jetzt ändern. Beispielsweise mit einem ungewöhnlich nutzlaststarken Vierachser, dessen Ausstattung eine Exportion Komfort verspricht. Das geräumige G-Fahrerhaus dürfte den Kipper-Fahrern gefallen. Es stammt aus dem Fernverkehr, bietet großzügig Platz und einfache Bedienung. Der Einstieg fällt höher aus, der MAN ist da nicht besser – der Motortunnel bleibt moderat. Die klassische Stärke der Schweden sind das fahrerorientierte Cockpit und der Bedienungskomfort, davon lassen sich auch Kipperpiloten beeindrucken.

### **Knapp 19 Tonnen Nutzlast**

Den Betreiber interessiert allerdings eher die Produktivität seines Kippers, der leer gerade mal 13.420 kg auf die Waage bringt. Was steckt dahinter? Zum einen das schwedische Fahrgestell für den mittelschweren Einsatz, das auf parabelgefederten Achsen rollt. Die Summe der Achslasten offenbart mit 35,2 t Überlastreserven. Aber er stemmt legal fast 19 t Nutzlast, eine gute Tonne mehr als so mancher Mitbewerber. Das geht freilich nur mit einem maßgenauen Aufbau, der von Dautel kommt. Die Basis dafür bildet ein schlanker Hilfsrahmen, die Kastenmulde widersteht mit 5 mm starkem Hardox-450-Boden auch härteren Brocken. Linksseitig wird mit Bordmatik gekippt, die Seitenwand besteht aus 4-mm-Hardox. Die Seitenwand rechts besteht aus Aluminium und spart aktiv Gewicht – kein schlechter Kompromiss.

Und weil der Fortschritt auch vor den schwedischen Baufahrzeugen nicht Halt macht, spart der rundum scheibengebremste Scania noch ein paar Kilos und bremst deutlich besser. Wie die Scania-Straßentrucks verwöhnt auch der Kipper mit feinfühler Verzögerung, die neuen EBS-Scheibenbremsen werden auch auf Außenplanetenachsen montiert. Der 13-l-Sechszylinder kommt ohne Adblue aus – statt SCR sorgt sich eine Abgasrückführung um die Einhaltung des Euro-5-Limits – damit fallen weitere 200 kg weg. Aber

bei aller Diät bleibt der Scania ein Vollwert-Kipper, wenn man es mit der Schwere des Einsatzes nicht übertreibt.

Gut und gern 1,25 m steigt der Fahrer auf, um den Platz an der Sonne zu erklimmen. Wobei die markentypische Sonnenblende vor tiefstehender Einstrahlung schützt. Scania-Novizen finden sich im Cockpit schnell zurecht, die großen Schalter, gerade recht für große Hände, sitzen dort, wo sie der Fahrer sucht. Noch besser das Lenkrad, das weit geneigt optimal zur Hand geht. Boden und Oberflächen sind wischfest, die Funktion hat Vorrang. Die Schublade in der Mittelkonsole nimmt Kleinutensilien auf, die praktische Staubbox mit Flaschenhaltern an der Rückwand sollte nicht fehlen. Aber sonst sparen die Schweden mit nützlicher Einrichtung, selbst Kleiderhaken sind Mangelware.



**Maximal 48 Grad Kippwinkel: Die Dosiereinheit im Heck hält das Schüttgut von den Rädern fern.**



**Das verwindungsfreudige Fahrwerk sorgt für gute Traktion**

## Technische Daten

### Scania G440 CB8x4 MHZ Euro 5

#### Motor:

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

**Hubraum:** 12.700 cm<sup>3</sup>

**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

#### Kraftübertragung:

**Fahrwerk:** Teilautomatisierte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe Scania GRSO905, 3-Gang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, zwei Rückwärtsgänge, Übersetzungen von 9,16 bis 0,81, zwei Nebenabtriebe. Außenplaneten-Doppelachsenaggregat (RBP735 u. RP735) mit Längs- und Quersperre, Gesamtübersetzung  $i = 3,93$ .

#### Fahrwerk

VA: Starre Faustachsen mit Zweiblattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; HA: 4-Blattparabelfederung, Stoßdämpfer; Bereifung

Testfahrzeug: VA 385/650 R 22,5; HA: 315/80 R 22,5.

#### Bremsen

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

#### Maße und Gewichte

**Länge x Breite x Höhe:** 8.341 x 2.480 x 3.190 mm

**Radstände:** 1.940/2.160/1.300 mm

Bodenfreiheit min. 277 mm

Zul. Achslasten Vorderachsen 2 x 7,1 t

Zul. Achslasten Hinterachsen 2 x 9,5 t

**Testgewicht:** 31.420 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 32.000 kg

**Leergewicht:** 13.420 kg

**Testgewicht:** 31.420 kg

#### Messwerte

**Fahrgeräusch bei 85 km/h:** 68,8 dB(A)

**Beschleunigung**

**von 0–20/30/50/60:**

6,4/10,7/23,0/30,9

**Leerfahrten Landstraße:** 27,4 l/100 km bei 51,7 km/h

**Beladen:** Landstraße 44,9 l/100 km bei 50,5 km/h

#### Autobahn

25,6 l/100 km bei 84,0 km/h

#### Gesamt

**Teststrecke** 218 km

**Landstraßenanteil:** 78%

**Verbrauch** 34,17 l/100 km



Scania-Reihensechszylinder mit 12,7 l Hubraum, Einzelzylinderköpfe, Abgasrückführung, VGT-Turbolader, XPI-Hochdruckeinspritzung

### Lange Übersetzung

Mit der Gewissheit, einen außergewöhnlich drehmomentstarken Vierachser zu fahren, starten wir den Sechszylinder. Die Papierform verspricht 2.300 Nm von 1.000 bis 1.300 Umdrehungen, da scharren schon 430 Pferde mit den Hufen – bereits jetzt stehen dem Fahrer knapp 98 Prozent der Nennleistung (440 PS) zur Verfügung. Ein solches Triebwerk verträgt eine lange Übersetzung, um Kraftstoff zu sparen. Nur 1.300 Umdrehungen kurbelt das Paradedtriebwerk bei Tempo 85, für 60 km/h Landstraßengeschwindigkeit sind 1.200 Touren im 11. Gang nötig. Mehr als 1.500 Umdrehungen werden dem Sechszylinder kaum

abverlangt, so lässt sich der Scania sparsam bewegen. Seine Verbrauchswerte beeindrucken, besonders im direkten 11. Gang auf der Landstraße. Die Fahrdynamik bleibt freilich etwas auf der Strecke, ein kräftemäßig vergleichbarer DAF zieht davon.

Warum das so ist? Schon das Anfahrvermögen zollt der langen 3,93er Achse Tribut, der Scania kommt vergleichsweise schwer in Schwung. Das zeigt sich in Steigungen oder an steilen Rampen, wo der allzeit kultivierte Sechszylinder ziemlich gefordert wird. Das automatisierte 12-Gang-Getriebe erweist sich dort als wenig hilfreich. Im steilen Gelände wählt man besser den Crawler. Nimmt man Anlauf, schaltet das Getriebe zu langsam zurück. Es geht auch anders, man muss nur wissen, wie: Mit eingelegten Sperren erhöht sich die Schlagzahl. Dann schaltet das Getriebe schneller und lässt höhere Drehzahlen zu, mit Kickdown unterlässt der Rechner alle Versuche, noch einen Gang hochzuschalten. Die Antriebsschlupfregelung (ASR) ist dann ohne Funktion, der Fahrer kann auf tiefem Untergrund mit Radschlupf arbeiten. Bergab geht es mit nur 264 kW Motorbremsleistung, bedienbar nur mit dem althergebrachten Fußknopf am Boden oder die Bedienung übers Pedal – warum fehlt der Handhebel am Lenkrad, den es für den Retarder schon gibt?

### Rechnergesteuerte Schaltarbeit

Das neue Opticruise-Getriebe bekommt es jetzt auch der Kipper-Kunde – mit Geländemodus und wahlweise noch mit Kupplungs-

**Die klassische Stärke  
der Schweden sind  
das fahrerorientierte  
Cockpit und der  
Bedienungskomfort.**

pedal. Auf das wir gern verzichten können, man braucht es ohnehin nur zum Anfahren und Halten. Gewiss, Steilstücke im Gelände lassen sich im Crawler schonend mit Leerlaufdrehzahl erklimmen. Aber sonst ist der Fahrer gefordert, bei Stopps ans Kupplungspedal zu denken – und bei Notbremsungen würgt er den Motor ab. Besser ohne, das gibt es ja auch – im Straßenbetrieb macht Opticruise seine Sache gut, ganz ohne Zutun. Seine Stärken sind komfortable Schaltungen, ausreichend schnell und plausibel. Nicht zuletzt können wir uns mit dem Rangiermodus anfreunden, der trotz schnellem Rückwärtsgang ein feinfühliges Manövrieren erlaubt.

Der G440 von Scania ist kein Rustikal-Kipper, ein modernes Fahrzeug mit guten Manieren. Auf der Straße überzeugt das wohlkomponierte Fahrwerk, das selbst bei Leerfahrten nicht schlägt. Der Fahrer schätzt die leichtgängige Lenkung, der das Fahrzeug präzise folgt. Etwas Seitenauslage in engen Kurven gehört dazu, ohne die Fahrstabilität zu vernachlässigen. Im Gelände kommt der Scania mit stark verschränkten Achsen weit – nur die vorderen Radhäuser sitzen zu knapp. Die Sperren werden mit einem Drehschalter aktiviert, Fehlbedienung ausgeschlossen. Den Kühler schützt eine massive Stahlplatte vor Bodenkontakt oder Steinerschlag, eine vorbildliche Lösung – die kleine Trittplatte links und die kurze Reling am Dach fallen als sicherer Ausguck auf die Ladefläche zu halbherzig aus.

Schlussendlich überwiegen die positiven Erfahrungen. Der G440-Vierachser ist ein robuster Kipper mit starker Nutzlastbilanz, der zeitgemäß sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, ganz ohne Adblue. Das Fahrerhaus ist geräumig, die Bedienung einfach, der Komfort bleibt

nicht auf der Strecke. Die Fahreigenschaften sind tadellos, die neue Bremsanlage verdient Extrapunkte. Leider wird der starke Scania-Sechszylinder zu stark domestiziert – zugunsten des Kraftstoffverbrauchs –, der Antriebsstrang wirkt wenig harmonisch oder gar leistungsfreudig. Dabei wäre mehr Leistung am Rad keine Hexerei – mit kürzeren Achsen ändert sich der Charakter entscheidend.

**Wolfgang Tschakert**

5 GRÜNDE FÜR EINEN KRONE

**KRONE**  
Wir transportieren Zukunft

*So schafft man die Pole-Position an  
365 Tagen im Jahr. Hand drauf.*

**Das Werthaltigkeits-Konzept:**  
KTL plus Pulver. Die umweltfreundliche kathodische Tauchlackierung mit anschließender Pulverbeschichtung ist unsere dauerhafte Antwort auf Korrosion und Steinerschlag. Mit 10 Jahren Garantie gegen Durchrostung.



**Das Effizienz-Steigerungs-Konzept:** Minimale Life Cycle Costs. Alles, was unser Haus verlässt, verfolgt die gleichen Ziele. Ihre Kosten zu senken, Ihre Effizienz zu steigern und Werte für Sie zu erhalten.



**Das Aufbaufestigkeits-Konzept:**  
Stabile Stirnwand, vollflächig, dreiteilig, mit hochgezogener Chassisfrontschiene verschraubt und serienmäßigem Gummirammschutz zum Schutz der vorderen Trailer-Anschlüsse. Darüber hinaus mit stabilen Seitenrungen und original Edscha-Schiebeverdeck.



**Das Sicherheits-Konzept:**  
Jeder Krone Trailer ist ladungsunabhängig zertifiziert. Mit Krone Multi Lock können Sie flexibel handeln und laden. Egal ob Stückgut, Stahl, Getränke (-fässer), etc. Diesen Vorteil suchen Sie bei vielen anderen Anbietern vergeblich. Wie so vieles andere auch.



**Das Premium-Komponenten-Konzept:** Achsen und Fahrwerk unserer Trailer sind ausschließlich Serienkomponenten namhafter Qualitätshersteller. Alles aus einer Hand, kein Telemix und dadurch geringere Betriebskosten.



Das sind nur fünf von unzähligen Gründen, warum Sie mit einem Krone Trailer immer auf der Gewinner-Spur fahren. Wir konzipieren und konstruieren pure Qualität, die Ihnen täglich hilft, effektiv und kostenbewusst zu arbeiten. Mehr erfahren Sie jetzt unter:  
[www.krone-values.com](http://www.krone-values.com)

[www.krone-values.com](http://www.krone-values.com)

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH • Tel.: +49 (0)5951 2 09-0 • [info.nfz@krone.de](mailto:info.nfz@krone.de)



QR-Code scannen  
und Details erfahren