

Nordisch ambitioniert

Wie schlägt sich der neue Scania XT, wenn er ins Gelände muss? Denn mit mittelhohem Fahrerhaus sieht der Vierachser ziemlich weichgespült aus. So viel vorweg: Er hat durchaus Nehmerqualitäten, in Sachen Komfort und Verbrauch gehört er zu den Besten der Liga.

Der erste Auftritt macht zuerst stutzig. Ein Vierachser mit Hochdach? Da stellt sich auch gleich die Frage: Wie steht es ums Gewicht – und wankt der Scania dann nicht ungebührlich? Zuerst das Grundsätzliche: Unser Testkandidat geht mit der Normalausführung des G-Fahrerhauses an den Start, das ganz flache Dach ist ein Fall für Autotransporter. Aber 3,64 m Höhe sind auch nicht ohne, wenngleich die Scania-Leute nur das Highline-Format als Hochdach sehen.

Bei Scania geht es jetzt Schlag auf Schlag. Erst kürzlich hatten wir die neue Baubrigade der Südschweden vorgestellt, und schon bald darauf flattert uns die Offerte für einen Test ins Haus. Die lassen wir uns natürlich nicht entgehen und gehen sofort in die Planung. Allerdings wird es mit der beabsichtigten Verbrauchsrekordfahrt wohl nichts, kalte Temperaturen machen uns einen Strich durch die Rechnung. Aber das hält einen echten Wikinger nicht auf, und wir wissen ohnehin, was wir von den Test-

werten zu halten haben. Kalte Temperaturen erhöhen den Rollwiderstand, dazu mehr Luftwiderstand – da schlagen dann fünf Prozent Mehrverbrauch zu Buche, die man so nicht erwartet. Doch es geht ja nicht nur um die Kraftstoffrechnung. Der neue XT von Scania geht mit einer ganzen Palette neuer Fahrerhäuser an den Start und macht mit einer Reihe bärenstarker SCR-only-Motoren von sich reden. Auch an den automatisierten Getrieben haben die Techniker Hand angelegt, um den Spagat zu schaffen zwischen viel





Gut eingesenkt:
Mit 340 kg Übergewicht ...

Leistung am Rad und niedrigen Drehzahlen im Straßenfahrbetrieb.

Offroad-tauglicher Unterbau

Aber zuerst schauen wir dem Vierachser unter den Rahmen: Der Leiterraum fällt zwar relativ leicht aus, ihr Fahrwerk rüsten die schwedischen Techniker aber geländetauglich aus. Mit geraden Faustachsen an 2-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und einen Querstabilisator für größere Verhältnisse. Und dazu die bei-

Mit 6-mm-Boden und 4-mm-Bordwänden aus hochvergütetem Stahl muss der Scania keine groben Einsätze scheuen.

den Außenplaneten-Achsen für den Antrieb mit etwas unüblicher Garnierung. Hier verzichten die Techniker auf einen Stabilisator, wohl wegen der besseren Verschränkbarkeit. Aber wenn es richtig zur Sache geht, kollidieren die Räder der Hinterachse mit den recht knapp darü-

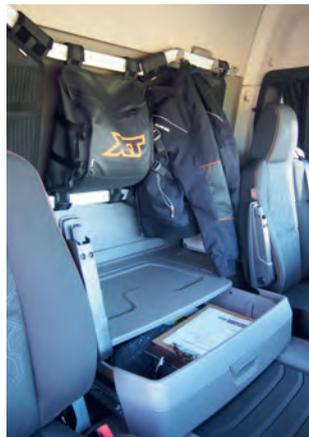


... geht es auf die Testrunde.

ber montierten Kotflügeln. Beim Antrieb steht der Kraftstoffverbrauch im Fokus, das 12+2-gängige Getriebe schiebt das übersetzte Drehmoment ans ellenlang übersetzte Achsgetriebe. Mit gesenkten Drehzahlen soll der Vierachser auf der Straße Drehzahlen und Kraftstoff sparen – und im Gelände dennoch souverän vorankommen.

Der erste Weg führt auf die unbestechliche Waage, die 14.120 kg inklusive 300 l Diesel plus Fahrer anzeigt. Das ist erstmal

kein besonders aufregender Wert, dafür zeichnet auch der stabile Meiller-Dreiseitenkipper verantwortlich. Mit 6-mm-Boden und 4-mm-Bordwänden aus hochvergütetem Stahl muss der Scania nun wirklich keine groben Einsätze scheuen. Zusätzliches Gewicht bringt ebenfalls die hydraulische Bordmatik auf der linken Seite ein. Rein rechnerisch darf der Scania 36 t wiegen. Abseits öffentlicher Straßen darf er mit fast 22 t Nutzlast fahren.



Das Scania-Cockpit: Top-Ergonomie und reichlich Platz, die Materialien sind hochwertig und pflegeleicht.

Praktisches Interieur: Stausack und -netz an der Rückwand, viel Platz in und auf der flachen Box, vernünftige Haken für die Regenkleidung

rechts, das Ganze kostet wenig Bauraum und Nutzlast. Man bekommt sogar eine klappbare Ruheliege und statt der Stau-box auf Wunsch einen Kühlschrank darunter: Da passen die Pausenbrote und kalte Getränke rein. Für längere Distanzen mit Übernachtung darf es dann auch das lange CG20H-Fahrerhaus sein, selbst die Highline-Ausführung wird mit robustem XT-Trim geboten. Der enthält den im Bug nach vorn gereckten Stahlstoßfänger, der einen Rempler klaglos verträgt. Und einen stabilen Kühler- und



Starkes Stück: Das mittelhohe G-Fahrerhaus

Schon bei der Vorgängergeneration haben wir die G-Kabine hochgelobt. Und jetzt ist sie noch besser geworden. Denn jetzt bauen die G-Typen etwas tiefer und kommen dem Fahrer beim Einsteigen etwas mehr entgegen. Wir haben nachgemessen: Mit 1.388 mm Einstiegshöhe düpiert das G-Fahrerhaus den Wettbewerb, die erste und flexible Stufe ist mit 250 mm einfach zu erklimmen – und das ist längst nicht alles. Da ragt zwar der Motortunnel etwas weiter als früher nach innen, in dieser Dimension stört er aber bei Baufahrzeugen nicht. Die mittellange und mittelhohe Kabine ist uns eine Empfehlung wert: Sie bietet schon viel Platz, auch die nötige Stehhöhe, um einen Pullover abzulegen. Und ein Außenstaufach

Das Cockpit hat Klasse, Fernfahrer-Appeal sozusagen. Es schmiegt sich wie schon früher wohlgeordnet um den Fahrer.

Kippen per Tastendruck: Der Fahrer kann dabei auch daneben stehen.

Ölwannenschutz, der bei Bodenkontakten nicht nachgibt und Gewaltschäden verhindert. Wer möchte, bekommt die Scheinwerfer vergittert, um fliegende Steine abzuhalten.



Verschränktere Antriebsachsen: Aber die Kotflügel sitzen knapp über den Rädern.

Erst mal Platz nehmen hinter dem Lenkrad. Das Cockpit hat Klasse, Fernfahrer-Appeal sozusagen. Es schmiegt sich wie schon früher wohlgeordnet um den Fahrer. Aber in der neuen Generation sitzt man weiter vorn, der Armaturenräger ist schlanker geworden. Noch immer imponiert der weite Verstellbereich des Lenkrads, genau so wünscht es sich der Fahrer. In Hinblick auf die Pflegefreundlichkeit des Interieurs hat Scania nachgelegt. Wischfeste Oberflächen und rutschfeste Noppenböden bestimmen das Bild, und dennoch schaffen es die Designer, eine hochwertige Anmutung zu kreieren. Was uns gut gefällt: Staunetz und Stausack an der Rückwand und stabile Haken für Regenbekleidung und mehr. Die Tankhandschuhe stecken im Außenstaufach, der Dieselgeruch bleibt außen vor.

PEMA

PEMA bietet Ihnen ein breites
Fahrzeugspektrum und vielfältige,
flexible Vertragsgestaltungen.
Mit PEMA als herstellerunabhängi-
gem Nutzfahrzeugvermieter an Ihrer
Seite haben Sie alle Möglichkeiten
– nicht nur bei Standard-, sondern
auch bei Sonderfahrzeugen.

LANGZEIT KURZZEIT BESTZEIT



Hersteller-
unabhängig



Flexible Vertrags-
gestaltung



Modularer
Service



Europaweiter
24-Stunden-Notruf

 **GEFA BANK**

SOCIETE GENERALE GROUP

www.pema.eu



Spezieller Bau-Bug fürs XT-Programm: einteiliger Stahlstoßfänger plus massives Schutzblech gegen Bodenkontakt



Neben Licht auch Schatten: Der Auspuffstummel ragt weit nach unten, die hochgezogene Abgasanlage soll 75 kg mehr wiegen.

Ia-Antriebsstrang

Den Dieselmotor kennen wir bereits. Jetzt verbrennt der 12,7-l-Sechszylinder gemäß der neuesten Euro-6-C-Norm, die Schweden haben mit Ausnahme ihrer V8-Boliden fast alle Motoren auf „SCR-only“ umgestellt. Auch der 450er ist dabei, und wie wir jetzt wissen, genau die richtige Wahl für den Vierachser. Mit 450 PS und maximal 2.350 Nm Drehmoment steht der Reihensechser für diese Leistungsklasse gut im Futter, er hat mit 32 t nur wenig Mühe. Ganz im Stile eines großen

Motors legt er sich ohne Anzeichen einer Anfahrschwäche schon ab Leerlaufdrehzahl vehement ins Zeug. Kein Einknicken an steilen Stücken, im Zweifelsfall einfach das Gaspedal weiter nach unten drücken, der Scania-Sechszylinder ist ein Steher. Bei Tempo 60 im zwölften Gang rotiert die Kurbelwelle nur 900 Mal in der Minute, und immer noch legt sich der überaus elastische Sechszylinder ins Zeug. Dezent wie immer und ohne Vibrationen, braucht man volle Leistung, schaltet das Getriebe zügig einen Gang zurück. Auf

der Autobahn, sofern man sie nutzt, kurzelt der Diesel bei Tempo 85 überschaubare 1.220 Touren – eine fernverkehrstaugliche Auslegung also.

Trotzdem fehlt es der Maschine auch bei steigenden Fahrwiderständen nicht an Biss. Für das Ausfahren aus der Grube beispielsweise, und für das Wühlen auf tiefem Untergrund hält der Scania XT ja seine Kriechgänge in petto. So lässt er sich auch auf steilsten Rampen gefühlvoll anfahren, er zieht dann sehr dynamisch durch. Das automatisierte Scania-Getriebe hat sich früher einige Kritik eingefangen – suboptimal beim Rangieren, im Gelände nicht fix genug, so haben wir geschrieben. Jetzt sitzen die Schaltungen, besonders im Offroadmodus sortiert der Getrieberechner die Gänge beinahe virtuos und ziemlich schnell. Selbst die

Das Rollvermögen des Schweden ist ziemlich ausgeprägt, mit seinen 42.000 Kilometern auf dem Tacho ist er jedenfalls gut eingefahren.

Hardcore-Prüfung „mit Schwung und großem Gang in die Steigung“ nur mit Längssperre besteht der Schwede mit Bravour. Wenn der Fahrwiderstand steigt, wechselt das Getriebe von Gang Fünf auf Eins. Die Fuhre kommt dabei nicht zum Stehen, und ohne viel Schlupf geht es rapide nach oben. Aber unfehlbar ist die Schweden-Box nicht: Okay, nur einmal, da vergisst der Getrieberechner kurz vor dem Stopp in der Talsohle der Grube das Kuppeln und Schalten. Fast hätten wir den Motor abgewürgt, vielleicht waren dem Schweden unsere Fahrmanöver nicht ganz geheuer.

Fast hervorragend auf der Straße

Auf der Straße gibt der Vierachser dann den Gentleman. Obwohl die Antriebsachsen an Vierblatt-Parabelfedern geführt werden, teilt er nicht unwirsch aus oder hoppelt bei Leerfahrt. Was das Fahrwerk nicht schafft, eliminiert die fein abgestimmte Luftfederung des Fahrerhauses. Voll oder beladen ist er flink und wendig – und stets gut beherrschbar. Mit vollem

Einschlag schafft er Radian, die manchem Marktbegleiter verwehrt bleiben. Die rein hydraulische Lenkung, noch immer Maßstab im Wettbewerb, hält das schwere Fahrzeug in kniffligen Situationen zielsicher auf Kurs. Kein bisschen nervös, voll beladen bei Rangierfahrten fordert sie den Fahrer nicht mit viel Kraftaufwand – geht doch, die Schweden können es eben. Der Vierachser bremst vehement, bei Leerfahrt fast bissig. Da mag auch der vorgeschaltete Retarder eine Rolle spielen, der packt auch bei geringeren Geschwindigkeiten kräftig zu. Der Scania fährt auf normalen Straßen unserer Testrunde fast hervorragend, das liegt nicht zuletzt an der perfekten Übersicht, auch an der Ergonomie gibt es nichts zu mäkeln. Bislang haben wir auch den fehlenden Stabilisator für die Hinterachse nicht vermisst. Nur auf einer verworfenen Fahrbahn, einer letzten Gemeinheit unserer Strecke, macht sich die Hochlast auf der Kippbrücke negativ bemerkbar. Eine Tendenz zum Rollen über die Längsachse kann unser XT jedenfalls nicht verleugnen.

Auf der Autobahn ist die leichte Irritation auch schon wieder vergessen, hier darf das CCAP (Cruise Control Active Prediction) ran. Dahinter steckt der GPS-Tempomat, der vorausschauend die Geschwindigkeit regelt und die Schaltungen beeinflusst. Neu bei Scania ist die Software „Pulse and Glide“, was so viel bedeutet wie: ein Gasstoß und dann wieder rollen. Diese Fahrweise soll tatsächlich Sprit sparen – sagt jedenfalls der Hersteller. Ständig wechselnde Geschwindigkeiten also, auch wenn man sie kaum spürt. Auch antriebsloses Segeln beherrscht der Scania XT, mit oder ohne Tempomat. Das Rollvermögen des Schweden ist ziemlich ausgeprägt, mit seinen 42.000 Kilometern auf dem Tacho ist er jedenfalls gut eingefahren. Und dennoch überraschen die mehr als beachtlichen Kraftstoffverbräuche. Die Messwerte zeigen, dass das Spritknausern nicht mit Schleichfahrten erkaufte wurde. Der Scania verlangt im Straßenbetrieb durchschnittlich 30 l Diesel inklusive Leerfahrt, mit 2,5 l auf 100 km fällt die Adblue-Rechnung etwas höher aus als früher. Insgesamt schont der Scania das Betriebsmittel-Budget wie nur wenige. Und unter optimalen Bedingungen wäre noch mehr zu holen gewesen.

Technische Daten: Scania XT G450 B8x4HZ



Motor:

Reihensechszylinder Scania DC 13 148 450, Einzel-Zylinderköpfe, vier Ventile pro Zylinder, Scania-XPI-Hochdruckeinspritzung (Common Rail) mit max. 2.100 bar, Turbolader mit Wastegate und Ladeluftkühlung, abgasarmnach Euro 6 mit SCR-Katalysator und DPF.

Hubraum	12.700 cm ³
Bohrung/Hub	130/160 mm
Nennleistung	331 kW/450 PS bei 1.900/min
Max. Drehmoment	350 Nm bei 1.000–1.300/min

Kraftübertragung:

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, automatisiertes 12-Gang-Getriebe Scania GRSO905R, 3-Gang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, 2 Crawler, 2 Rückwärtsgänge, Übersetzungen von 13,28 bis 0,80 Außenplaneten-Doppelachsenagregat mit Längs- und Querspere, Gesamtübersetzung $i = 3,67$.

Fahrwerk

VA: Starre Faustachsen mit 2-Blattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator an Achse 1; zul. Achslast 2 x 7,5 t.

HA: 4-Blattparabelfederung plus Längslenker, Stoßdämpfer; zul. Achslast 2 x 10,5 t. Aluminium-Räder im Format 22,5 x 9,00; Bereifung Testfahrzeug: 315/80 R 22,5.

Bremsen, Lenkung, Assistenzsysteme:

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS, Federspeicher-Bremszylinder an Achse 1 und 2, Dauerbremse: Staudruck-Motorbremse mit 256 kW, Retarder mit Freilauf, 4.100 Nm Bremskraft.

Hydrolenkung ZF 8099, Übersetzung 17–20 : 1; ESP, Spurassistent LDW, Hillholder, CCAP-Tempomat.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	8.700 x 2.500 x 3.640 mm
Radstände	1.900/4.350/1.350 mm
Wendekreis	21.310 mm
Böschungswinkel v/h	25°/57°
Rampenwinkel	37°
Minimale Bodenfreiheit VA/HA	323/352 mm
Wattiefe	640 mm
Tankvolumen	300 l
Adblue-Volumen	47 l
Zul. Gesamtgewicht	32.000 kg

Messwerte:

Leergewicht	14.120 kg inkl. Fahrer
Testgewicht	32.340 kg
Fahrgeräusch bei 60/85 km/h	57,3/61,5 dB(A)
Beschleunig. v. 0–20/30/50/60	5,1/8,5/18,3/25,2 s

Kraftstoffverbräuche

Leerfahrten Landstr.	22,97 l/100 km bei 51,17 km/h
Beladen Landstr.	39,43 l/100 km bei 51,53 km/h
Autobahn	20,46 l/100 km bei 83,58 km/h

Gesamt:

Teststrecke	229 km
Landstraßenanteil	78%
Diesel-Verbrauch	30,46 l/100 km
Adblue-Verbrauch	2,49 l/100 km

Unsere Meinung

Das Traktionsvermögen reicht für den Vierachser-Alltag, auf der Straße fährt der Scania XT mit gepflegten Manieren. Ein Allrounder also mit zahlreichen Talenten, für den Baustofftransport, für den Aushub oder Abbruch. Obwohl, zu grob sollte der Einsatz nicht werden, dafür ist der Rahmen zu schlank. Es kommt ja immer auf die Konfiguration an, man bekommt den Scania natürlich auch anders. Aber wir testen die Fahrzeuge, wie sie zur Prüfung antre-

ten. Und hier hat uns der tiefe Auspuff, der nach unten mittig ausbläst, nicht gefallen. Und die elektrische Handbremse, die es jetzt geben soll, haben wir vermisst. Ganz große Klasse zeigt der Schwede mit seinem tollen G-Fahrerhaus, das sich für den Bau hervorragend eignet. Der drehmomentstarke und hochkultivierte 450-PS-Motor spielt schon in der nächsten Leistungsklasse mit, im Verbrauch macht er sich klein, wie nur wenige.

Wolfgang Tschakert