

King „off road“

„Jetzt sind wir nicht mehr nur der King of the road, sondern auch King off road“, mit diesen nicht ganz ernst gemeinten Worten und einem Augenzwinkern begrüßte Jamie Malmborg, bei Scania für Presse-Testfahrten zuständig, die Gäste bei der Vorstellung der neuen Scania Offroad-Baufahrzeuge in der Nähe von Barcelona.

Von Manuela Buschmeyer

Bereits im September hatte das Unternehmen die neuen Modelle der Baureihe G vorgestellt, die auf Einsätze im harten Bauverkehr zugeschnitten sind (wir berichteten ausführlich im Schwertransportmagazin Nr. 41). Nun präsentierte Scania die neuen Fahrzeuge im Rahmen eines „Test & Drive-Events“, das es den Gästen ermöglichte, sich einmal selbst hinter Steuer zu setzen und sich erste Fahreindrücke von den neuen Bau-Lkw zu verschaffen.

Dazu hatte Scania 19 Fahrzeuge in den unterschiedlichsten Ausführungen mit nach Spanien gebracht, die dort in einem Steinbruch nahe Barcelona sowohl on road, wie auch im Offroad-Einsatz zeigen konnten, was mit ihnen alles machbar ist.

Darunter auch – aus deutscher Sicht – echte Exoten wie ein Fahrzeug der R-Serie mit Istrail-Kippaufbau und Istrail-Kippanhänger. Dieser R 730 LB 6x4HNB mit Tridem-Zentralachsanhänger ist eine schwedische Spezialität und für ein Gesamtzuggewicht von 50 t ausgelegt.

Ebenfalls in Spanien mit dabei, und – nun aus Baufahrzeugsicht – ebenfalls ein Exot war Scanias Schwerlastzugmaschine R 730 LA8x4/4HNB. Der 730 PS starke Motor bietet ein maximales Drehmoment von 3.500 Nm. Darauf scheint das 12+2-Gang Overdrive-Getriebe Sancia Opticruise, das Scania bei dieser Motorleistung obligatorisch anbietet, bestens abgestimmt zu sein, ist es doch für Eingangsdrehmomente von exakt 3.500 Nm ausgelegt. Werksseitig lässt Scania diesen Schwerstarbeiter für zulässige Gesamtgewichte von 180 t zu. Leider, leider lautete in Spanien für diesen 4-Achser aber die Devise: nur angucken, nicht fahren.

Nun ja, im Mittelpunkt dieser Veranstaltung standen ja auch die neuen Baufahrzeuge des Unternehmens, und denen hat Scania

nicht nur einen neuen Höchstleistungsretarder spendiert, der als Option erhältlich ist und ein Bremsmoment von beeindruckenden 4.100 Nm bietet, sondern auch einen neuen off road-Modus für das automatisierte Opticruise-Getriebe.

„Fangen wir mal klein an“, dachte sich unsere STM-Redakteurin und schnappte sich einen kompakten 3-Achs-Kipper für ihre erste Probefahrt. Um so überraschter war sie, statt des automatisierten Opticruise ein manuelles Handschaltgetriebe vorzufinden. Doch nicht jeder Unternehmer kann sich dazu entschließen, seine Lkw mit den automatisierten Getrieben auszurüsten, zudem scheint es noch viele Fahrer zu geben, die nicht auf eine manuelle Schaltung verzichten und lieber „Diesel rühren“ wollen.

Obwohl, „Diesel rühren“ ist hier wirklich übertrieben. Schnell hat man sich an die Ganganordnung des manuellen Getriebes gewöhnt, sodass die Gangwechsel recht stressfrei vonstatten gehen.

Nur übernimmt hier nun Scania Opticruise die Gangwechsel – und leistet überzeugende Arbeit.

Dass es trotzdem noch eine ganze Spur entspannter geht, zeigt sich im direkten Vergleich zum nächsten Testfahrzeug. Auch in diesem Bau-Lkw ist das 12+2-Gang-Range-Split-Getriebe GRS905 verbaut, nur übernimmt hier nun Scania Opticruise die Gangwechsel – und leistet überzeugende Arbeit.

Speziell für Einsätze im schweren Gelände und für das Fahren auf weichem Untergrund bietet Opticruise neben dem Normal- und dem Powermodus

nun auch einen neuen Offroad-Modus. Um Unterbrechungen im Kraftfluss und der Traktion zu verhindern, bleibt im Offroad-Modus die Kupplung so lange wie möglich geschlossen. Indem das System eine höhere Drehzahl

des Motors in einem breiteren Drehzahlbandbereich erlaubt, wird die Zahl der Schaltvorgänge auf ein Minimum reduziert. Das Schalten selbst erfolgt dabei beschleunigt – ohne dass dabei der Vorrang auf dem Schaltkomfort





In einem Steinbruch nahe Barcelona konnten die neuen Baufahrzeuge von Scania getestet werden.



liegt. Diese Schaltstrategie ist die gleiche wie bei Scania Opticruise mit Kupplungspedal.

Natürlich bietet auch das um den neuen Offroad-Modus ergänzte Opticruise weiterhin den Manövriermodus. Er wird einge-

schaltet, indem der Opticruise-Hebel für einige Sekunden vom Lenkrad weggedrückt wird und sorgt dann für optimiertes Fahrverhalten bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten. Und auch intelligente Funktionen wie der

Freischaukel-Modus zählen natürlich nach wie vor zur Ausstattung bei Opticruise. Der Freischaukel-Modus wird übrigens automatisch aktiviert, wenn die Antriebsräder durchdrehen.

Überzeugen konnte auch der neue Retarder, der optional erhältlich ist und wie eingangs erwähnt ein Bremsmoment von bis zu 4.100 Nm bereitstellt. Vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten, wie sie ja oft im

Der Freischaukel-Modus wird automatisch aktiviert, wenn die Antriebsräder durchdrehen.

schweren Einsatz und im Bauverkehr vorkommen, spielt der neue Retarder (R4100) seine Stärken aus. Je nach Hinterachsübersetzung des Lkw kann er hier gegenüber der bisherigen Version R3500 ein Plus von 20 bis 25 % bieten, beim Spitzenbremsmoment sind es 17 %. Steigerungen, die beim ersten Fahrereindruck deutlich spürbar waren. Dabei spricht der Retarder nicht nur kräftig, sondern auch zügig an und dürfte somit auch jene Fahrer überzeugen, die beim Betätigen des Retarders am liebsten gleich noch mit dem Fuß hinterherbremsen würden, weil ihnen das Bremsen mit dem Retarder kein Gefühl von Sicherheit vermittelt – beim R4100 völlig überflüssig, so zumindest die ersten Fahrereindrücke.

Doch Scania bietet nicht nur neue Baufahrzeuge an, sondern

stellte auch die neue „globale Motorenplattform“ vor, mit der das Unternehmen ab 2012 alle Emissionsstandards abdeckt: Euro 3, Euro 4, Euro 5, EEV sowie Euro 6. In Europa gibt es zudem ein erweitertes Angebot an Euro 5 und EEV-Motoren mit SCR-Technologie, die mit bis zu 100 % Biodiesel betrieben werden können. Insgesamt bietet Scania nun 16 Euro 5-Motoren mit Leistungen von 230 bis 620 PS. Elf EEV-Motoren decken ein Leistungsspektrum von 230 bis 730 PS ab, einschließlich eines Ethanolmotors und zwei Gas-/Biogas-Versionen. Die ersten Euro 6-Motoren werden 13-Liter-Motoren mit 440 und 480 PS sein. Sie sind mit einer Kombination aus EGR- und SCR-Technologie bestückt und für Fernverkehrs- sowie Baufahrzeuge konzipiert.

STM ■



Niederländische Spezialität: 3 angetriebene Achsen mit mehr als 1.800 mm Achsabstand – ergibt 11,5 t zulässige Achslast je Achse.



Heiß: 8x6-Kipper in der Farbe "Red Chili".



Ausgerüstet mit Allison Automatikgetriebe schlägt sich dieser Allrad-Truck durchs Gelände.