

# Der Greif kann auch Offroad

Mit dem „XT“ wildert Scania in einer Domäne, die bislang der Mercedes-Benz Arocs und der MAN TGS dominieren: der Baustelle. Dabei macht der R 500 XT auch ohne V8 und Hydrodrive eine mehr als gute Figur.



Eines der wenigen Mankos: recht hoher Einstieg und unflexible Trittstufe



Fahrer unter 1,80 m haben Probleme, die Ecken der Frontscheibe zu erreichen



© Karel Seřma

Die Außenstauflächen sind nicht nur groß, sondern außerdem gut einseh- und erreichbar

Ältere Semester denken beim Kürzel „XT“ an die Kult-Enduro von Yamaha, die XT 500. Das würde passen, denn der Test-Scania ist tatsächlich ein 500er und hat den aktuell leistungsstärksten 12,7-Liter-Sechszylinder unter der Kabine. Mit nur 20 Pferdestärken weniger als der „kleine“ V8 ein kräftiger Bursche. 2550 Newtonmeter maximales Drehmoment versprechen auf jeden Fall ähnliche Dampfhammer-Power, wie sie der legendäre Yamaha-Einzyylinder auf die Kurbelwelle wuchtete.

## DIE XT 500 EIN RAUER KLOTZ - DER R 500 XT EIN LEISER GLEITER

In einem Punkt unterscheiden sich beide Fahrzeuge aber grundlegend: War die XT 500 ein rustikaler „Schütteltrieblich“, zeigt sich der R 500 XT als extrem komfortabler, laufruhiger und fahrerorientierter Offroader. Es fällt schwer, angesichts des niedrigen Geräuschniveaus in der Kabine, der sehr kommod ansprechenden Dreiblatt-Parabelfeder an der Vorderachse und einer traumhaft präzisen Lenkung, nicht ins Schwärmen zu geraten. Selbst die luftgefederte Hinterachse vermittelt das Gefühl des fliegenden Teppichs – und federt sogar leer geschmeidig.

Auch wenn Scania die Baufahrzeuge jüngst erst überarbeitet hat, verzichteten die Schweden auf ein Gimmick namens ▶





1 Der Motortunnel ist niedrig, der Arbeitsplatz zeigt gewohnte Scania-Tugenden: optimale Bedienbar- und Übersichtlichkeit | 2 Das Bett fällt schmal aus, reicht aber für die gelegentliche Pause | 3 Normalgewachsenen reicht die Höhe, um stehen zu können | 4 Die Armaturen lassen sich perfekt ablesen | 5 Die CR20-Kabine bietet ausreichend Stauraum und Komfort à la Schiebedach | 6 Viele Ablagen und integrierter Tablet-Halter

1 Die angetriebene Trailer-Achse erlaubt es, auch leer, größere Steigungen zu meistern. Die Doppel-Liftachse bringt zusätzlichen Druck auf die Straße | 2 Praktische Schubladen für den „Bürokrum“ | 3 Auch hinten gibt's ein großes Schubfach und einen voluminösen Kühlschrank

TECHNISCHE DATEN

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor, (DC 13 155), Hubraum: 12.700 cm<sup>3</sup>, Verdichtung: 19,4:1; Common-Rail-Einspritzung (XPI), Euro 6 mit SCR und DPF; 368 kW (500 PS) bei 1900/min; max. Drehmoment: 2550 Nm bei 1000 bis 1300/min; max. Motorbremsleistung 256 kW (348 PS) bei 2400/min

Getriebe/Antrieb

Automatisiertes Schaltgetriebe (Opticruise) mit Offroad-, Power-, Rangier- und Freischaukelmodus, 12 Vorwärts-, 2 Kriech- und 2 Rückwärtsgänge; Spreizung: i=11,32; Achsübersetzung: i=2,69; Sekundärretarder R4100D, max. Bremsmoment: 4100 Nm

Fahrwerk/Bremsen

Vorn: Dreiblatt-Parabelfeder (3 x 29 mm); hinten: 2-Balg-Luftfederung; Scheibenbremsen rundum; (EPS) mit Antiblockiersystem (ABS) und Antischlupfregelung (ASR); Bereifung vorne: 385/65 R 22.5, hinten 315/80 R 22.5

Maße/Gewichte

Radstand: 3750 Millimeter, L x B x H: 5960 x 2550 x 3289 mm; zul. Gesamtgewicht: 18 t (technisch: 19 t), Leergewicht (mit 400 l Diesel, 60 l AdBlue, Fahrer und CR20-Kabine): 7910 kg; Leergewicht der Kombination: 14.380 kg; Testgewicht: 41.060 kg

Testurteil

- + Der 500-PS-Motor macht den Verzicht auf den V8 leicht; Opticruise arbeitet schnell und fehlerfrei; sehr komfortabel, leise, mit exakter Lenkung; schöner Innenraum mit vielen Ablagen und Staumöglichkeiten, dazu pflegeleichte Stoffe
- Frontscheibe schlecht zu reinigen; untere Trittstufe (zu) hoch; E-Anschlüsse hinten schlecht positioniert

FAZIT

Komfort für die Baustelle



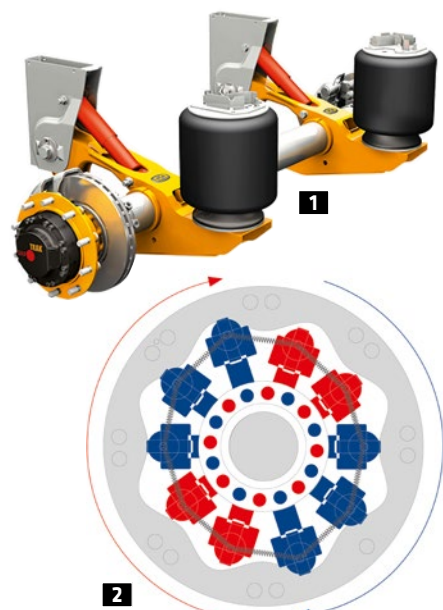
Es mag trivial klingen, aber Scania transferiert mit dem XT bislang kaum gewohnten Fahrkomfort, exzellente Bedienbarkeit und souveräne Antriebsleistung auf die Baustelle. Der Verzicht auf einen zuschaltbaren Vorderradantrieb fällt leicht, weil der Trailerantrieb aus meiner Sicht die bessere Lösung ist.

GG

HYDRAULISCHE ANTRIEBSACHSE SAF „TRAK“

Extra-Power via Nebenabtrieb

Der Fahrer kann die SAF TRAK über einen Schalter im Fahrerhaus aktivieren. Sobald ein Gang eingelegt ist und er das Fahrpedal betätigt, treibt die hydraulische Achse vor- oder rückwärts an. Der Antrieb schiebt, läuft also etwas schneller als die Antriebsachse der Zugmaschine. Das System schaltet sich automatisch ab (Free-Wheel-Modus), wenn die Geschwindigkeit zu hoch wird oder die Öltemperatur einen Schwellenwert überschreitet. Fahren und Kippen gleichzeitig gehen nicht, aber Kippen und mit der Zugmaschine vorziehen. Hat die Zugmaschine keinen Nebenabtrieb, kann der Trailer trotzdem gezogen werden. Für die volle Funktionalität bedarf es aber u. a. einer passenden (zweistufigen) Hydraulik – für Kippen und Fahren. Verschleißteile wie Bremsbeläge/-scheiben, Luftfederbälge und Radlager sind identisch mit der Standard-Achsbaureihe. Der Hydraulikantrieb unterliegt einer regelmäßigen Wartung.



1 Die SAF „TRAK“-Achse braucht nicht mehr Bauraum | 2 Ein Hydromotor sorgt für zusätzliches Antriebsmoment vom Trailer

Hydrodrive. Und wie Werksfahrer René Seckler verrät, soll da vorerst auch nichts kommen. Denn die Vorderachse von MAN will nicht recht passen und generell hätten ja alle hydraulisch angetriebenen Vorderachsen – ungeachtet des Anbieters – so ihre Probleme ...

DEN NICHT LIEFERBAREN „4x4“ KOMPENSIERT EINE HYDROACHSE

Scania behilft sich und schickt den R 500 XT mit einem Trailer zum Test, dessen letzte Achse hydraulisch angetrieben ist. Der macht keinen Ärger, weil die Räder nicht lenken müssen, die Verrohrung also zuverlässig zu bewerkstelligen ist. Das Teil kommt von SAF, heißt „TRAK“ (siehe Kasten links) und lässt sich an beliebiger Position montieren. Beim Testauto ist die letzte Achse die angetriebene. Mit den beiden Liftachsen, deren Bälge sich auch bei vollem Zug etwas entlüften lassen, kommt ordentlich Druck auf den Boden.

Traktionsprobleme entstehen aber meist bei Leerfahrt, weshalb wir das System bei unserem Testpartner, dem Kieswerk Ebenhöf nahe München, ohne Ladung testen. Also eine Rampe gesucht, die man mit einem 4x2 niemals hochkäme,

und rein in die Steigung, bis die Antriebsräder beginnen durchzudrehen. Dann via Knopfdruck TRAK aktiviert, ein wenig zurückrollen, Berganfahrhilfe aktiviert und rauf aufs Gas. Mit leichter Verzögerung kommt das System in Schwung und wir kommen die Steigung tatsächlich hoch. Das klappt übrigens auch rückwärts, wo man ohne TRAK nicht mal halb so weit kommt.

TRAK MUSS AN DIE ZUGMASCHINE ERST ANGEPAST WERDEN

Ganz ohne Tricks arbeitet das System (noch) nicht. Aus der festgefahrenen Position kommt man nicht gleich weg, wenn man nicht ein wenig zurückrollt. Zudem sollten Zugmaschine und angetriebener Trailer vom Fachmann aufeinander abgestimmt sein. Aber wenn man weiß, wie es geht, ist's nahezu perfekt. Und davon ausgehend, dass ein Trailer mindestens doppelt so lange im Fuhrpark bleibt, wie eine Zugmaschine und dessen Antriebsachse aller Erwartung nach auch weniger Verdross macht, ist TRAK aus unserer Sicht besser als Hydrodrive, Optitrack und Co.

Doch zurück zum Scania. Zwar ist der XT mit seinem verwindungssteifen Rah-

men und der massiveren Achsanbindung an die besonderen Bedürfnisse auch abseits befestigter Straßen angepasst. Was aber nicht heißt, dass der „Kipper-Kutscher“ nicht trotzdem alle Annehmlichkeiten genießen könnte. Der GPS-Tempomat „CCAP“ arbeitet – auch auf der Landstraße – zu unserer vollsten Zufriedenheit. Fehlt eigentlich nur noch eine Funktion, die nicht nur Steigungen und Gefälle, sondern auch Straßenverläufe kennt.

Auch auf den Abstandstempomat kann sich der Fahrer vollends verlassen. Die Regelung arbeitet sicher, dabei aber gefühlvoll und im Sinne eines optimierten Kraftstoffverbrauchs. Zudem glänzt der Scania mit dem wohl besten Spurbindungsassistenten, den es aktuell zu kaufen gibt. Auf der Testrunde meldet er sich ein einziges Mal zu Wort – und das zu Recht, weil der Lkw vor lauter Quatschen schon gut über der Begrenzungslinie ist.

Gibt's auch was Schlechtes? Ja, Frontaufstieg und Einstieg sind nicht so optimal. Dafür ist der Unterfahrschutz hart im Nehmen und die vordere Zugöse schafft 40 Tonnen! Und um zum Schluss noch Eulen nach Athen zu tragen: Das Opticruise-Getriebe ist ein Gedicht.