

TEST Scania P 114/380 6x2

Der Scania P 114/380 präsentierte sich beim Test mit 380 PS Motorleistung, Opticruise und Vollluftfederung als komfortables Fahrzeug.



Komfortabel und flexibel

Mit Volumen übers Land und als wendiger Solist durch die Stadt: Scania lieferte den P 114/380 6x2 für ein interessantes Verteilerkonzept, das von Meyer Logistik konzipiert wurde. Beim Test zeigte sich das Scania-Zugpferd überaus komfortabel.



Die Durchladeeinrichtung ermöglicht die schnelle Komplettbeladung im Depot und das Nachladen im Soloeinsatz unterwegs.

Flexibilität und Investitionsbereitschaft sind in der Warenlogistik gefragt. Auch der Drang nach speziellen Transportlösungen in der Branche wächst, und heute bestimmt mehr der Kunde das Konzept und die Spezifizierung des Transportequipments. Ein Beispiel ist der Test mit dem Zentralachs-Anhänger-Gliederzug Scania P 114 LB 6x2 4 NB 380, den Scania nach den Spezifikationen des Kunden Meyer Logistik für ein flexibles Verteilerkonzept zusammengestellt hat.

Die Meyer Logistik ist ein inhabergeführtes, mittelständisches Familienunternehmen mit Sitz in Friedrichsdorf bei Frankfurt/Main sowie Niederlassungen und Stützpunkten in Wiesloch, Neuhausen, Eching, Berlin, Dresden, Düsseldorf

und Prag. In Deutschland wird ein Einsatzgebiet von Greifswald bis Oberstdorf abgedeckt. Seit über 30 Jahren ist Meyer Logistik für den Handel unterwegs. Inzwischen stehen bedeutende Lebensmittel-Handelsbetriebe wie Lidl, Penny, Plus, Rewe, Edeka, Kaisers und Tengelmann auf der Referenzliste des Spezialdienstleisters für die Filialbelieferung.

Das durchschnittliche Fahrzeugalter der rund 700 LKW im Meyer-Fuhrpark beträgt etwa vier Jahre. Das Unternehmen fährt eine 3-Marken-Strategie mit Daimler-Chrysler und MAN sowie Scania als drittem Wettbewerber, der seit 1998 mit wachsendem Anteil von 12 auf inzwischen 60 Fahrzeugen dabei ist. Als Basis des Meyer-Verteiler-Gliederzugs für den Test diente das Motorwagenfahrge-

stell Scania P 114 LB 6x2 4 NB 380 mit langem Fernverkehrshaus in Low-Ausführung und konventionell gekuppeltem Tandem-Anhänger von Rohr für jeweils einen Tiefkühllaufbau in den Außenmaßen von 7.400 x 2.600 x 2.308 mm (Außenmaße: Länge x Breite x Höhe) und lichten Innenmaßen von 7.351 x 2.488 x 2.124 mm. Das richtige Volumen für 30 Rollbehälter (3 x quer) oder 18 Europaletten, beziehungsweise 60 Rollbehälter und 36 Europaletten beim kompletten Zentralachsanhänger-Kühlgliedzug.

Für den Anhängeraufbau wurde die leistungsstarke Unterflurtransportkühlanlage TU 42 D und für den Motorwagenaufbau die Stirnwand-Kältemaschine TDJ 430 von Mitsubishi geliefert. Hier war das beim Scania P 114 ab Werk zu Verfügung stehende CP 19-Fahrerhaus mit Flachdach ein besonderer Vorteil. Es ist außen um 236 mm niedriger als die CP 19-Standardkabine. So ließen sich trotz des langen Fahrerhauses die Transportkühlanlage an der Stirnwand ohne Laderaumverlust normal montieren und die Kabine ohne Probleme kippen.

Die Ausstattung mit jeweils einer Ladebordwand an Motorwagen und

torisierung und vor allem das Opticruise als eine erstklassige Wahl. Das Opticruise basiert auf dem 12-Gang-Scania-Schaltgetriebe GRS 890 und funktioniert als Automatik-Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung. Die Wettbewerber - Daimler-Chrysler, Volvo sowie ZF für DAF, Iveco, MAN und Renault - haben sich dagegen beim Automatik-Schaltgetriebe auf die 2-Pedaltechnologie mit automatisierter Kupplung zum Anfahren und Rangieren eingeschworen. Opticruise passt die Dreh-

zahl ausschließlich über die elektronische Motorregelung an, und die Kupplung bleibt geschlossen. Deshalb kann Scania auf eine automatisierte Kupplung verzichten. Dank einer Schaltqualität praktisch ohne Zugkraftunterbrechung und eines überraschend schnellen Schalttempos besitzt das Opticruise von Scania ein Spitzen-Niveau.

Auch mit 3-Pedaltechnologie ist Opticruise von Scania eine tolle Sache: Der Fahrer braucht beim Start nur den Anfahrang über einen handlichen Joystick ➤

Spitzen-Niveau: Dank Opticruise erfolgt der Gangwechsel praktisch ohne Zugkraftunterbrechung.

Anhänger sowie einer Durchladeeinrichtung für die Anhängerstirnwand machen den Zentralachs-Gliederkühlzug zum variablen Verteilersystem. So lassen sich auch weiter vom Zentrallager entfernte Filialen mit dem Gliederzug wirtschaftlich versorgen. Enge Innenstädte und kleine Bergdörfer können nach dem Abkuppeln des Anhängers versorgt werden. Dabei ist dank der Durchladeeinrichtung nicht nur ein schnelles Beladen des kompletten Gliederzugs im Zentrallager, sondern auch ein schnelles Nachladen des Solo-LKW möglich, falls im Einsatzgebiet der Anhänger auf der Tour nicht zuerst entladen werden kann. Beim Test zeigten sich die 380 PS Mo-

TEST Scania P 114/380 6x2



Die hydraulisch zwangsgelenkte Nachlauf-Liftachse macht den P 114/380 zum wendigen Solo-Verteilerfahrzeug.

vorwählen und die Kupplung zu betätigen – schon geht es auf Tour. Mit dem Joystick lässt sich im manuellen Modus einfach schalten oder im Automatikmodus bequem eine eigene Gangwahl anwählen. Ohne Eingriff, so sollte der Fahrer unterwegs sein, erledigt Opticruise im Automatikmodus die komplette Schaltarbeit einschließlich Gangwahl. Dank gelungener Abstimmung des Opticruise-Fahrprogramms auf den Antriebsstrang brauchte der Fahrer sogar auf der überaus schwierigen Verteilerstrecke kaum nach-

bessern. Das elastische 10,6-l-Aggregat Scania DC 11 043 leistet mit Abgasturbo-lader und Ladeluftkühlung 380 PS bei 1.900/min. Darüber hinaus sorgen die Hochdruck-Direkteinspritzung über ein vollelektronisch gesteuertes Pumpe-Leitung-Düse-System sowie 4-Ventiltechnik für ein kräftiges maximales Drehmoment von 1.800 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min.

Vor allem auf der schwierigen Verteilerteststrecke zeigte sich das Opticruise von seiner starken Seite. Der Fahrer

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km	133,4 km
Verbrauch Ø	37,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	82,1 km/h
davon: einfache Strecke A 61	
gefahrte km	81,6 km
Verbrauch Ø	28,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,2 km/h

Landstraße

gefahrte km	71,4 km
Verbrauch Ø	39,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	55,7 km/h

Bergwertung

Steigung 8 Prozent, Länge	3,1 km
Verbrauch Ø	155,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	42,4 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	204,8 km
Verbrauch Ø	38,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	70,4 km/h

Ø = Durchschnitt

konnte sich voll auf die Strecke und das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Das erhöht sowohl die Verkehrs- als auch Konditionssicherheit. Dazu kommen noch erheblich verlängerte Kupplungsstandzeiten und die Schonung des kompletten Antriebsstrangs sowie niedrige Verbrauchswerte. Dank einem Gesamtergebnisse (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Durchschnittsverbrauch von 38,2 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,4 km/h brachte der Scania P 114/380 den 40-t-Test-Gliederzug entsprechend wirtschaftlich über die schwierige Verteiler-Teststrecke.

Beeindruckend war auch das spezielle Schaltprogramm für effektive Motorbremsdrehzahlen und die Nutzung von Motorbremse und Retarder beim Einsatz der Betriebsbremse. Opticruise bietet eine Menge Vorteile, die für einen Aufpreis von etwa 2.435 Euro zu haben sind. Das ist auch ein Grund für den hohen Opticruise-Anteil bei der Neuwagenauslieferung in Deutschland – im Vorjahr waren es immerhin rund 25 Prozent.

Wie Meyer Logistik investiert das Gros der Scania-Kunden (etwa 80 Prozent) in das EBS (elektronische Bremssys- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Fahrzeuglänge	9.750 mm
Fahrerhausbreite	2.490 mm
Fahrerhaustiefe	2.835 mm
Radstand	4.700/1.355 mm
Wendekreisdurchmesser	18.454 mm
Zulässige Achslast vorn	7,1 t
Zulässige Achslast hinten	18,6 t (11,5 + 7,1 t)
Zulässiges Gesamtgewicht	25.700 kg
Zulässige Anhängelast	18 t
Leergewicht: Testfahrzeug ohne Fahrer, 300 l vollgetankt, mit Ersatzrad	11,5 t
Testzug: Zentralachs-Kühlgliederzug mit Zentralachsanhänger für 2 x Tiefkühllaufbauten 7.400 x 2.600 x 2.308 mm (Außenmaße: Länge x Breite x Höhe); jeweils Ladebordwand und Kältemaschine, Anhänger-Aufbau mit Durchladeeinrichtung.	
Zulässiges Zuggesamtgewicht	40.000 kg
Gliederzug-Gesamtlänge	18.750 mm
Systemlänge	16.400 mm
Gesamtzugbreite	2,60 m
Gesamtzughöhe	3,54 m
Test-Zuggesamtgewicht	ca. 40 t

Antriebsstrang

Motor: Scania DC 11 04: Euro-3-Motor; 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Element-System pro Zylinder; 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile); Bohrung/Hub: 127/140 mm; Hubraum: 10,6 l; Leistung: 380 PS (280 kW) bei 1.540/min und 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.800 Nm zwischen 1.100 und 1.300/min

Kupplung: Einscheiben-Membranfeder-Trockenkupplung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania GRS 890 Opticruise: Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe in 3-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und anwählbarem Handschaltmodus; Kupplungspedal-Betätigung nur bei Stopp und Anfahren notwendig; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 12. Gang: 11,27:1 bis 1:1; zwei Rückwärtsgänge i= 14,74:1 und 11,95:1

Hinterachse: starre und einfach übersetzte 11,5-t-Antriebsachse Scania ADA 1300 mit Hypoidachseinsatz R 780 und Differenzialsperre; Übersetzung 3,27:1; Gesamtauslegung: 1.256/min bei 80 km/h in höchster Getriebebestufe; hydraulisch zwangsgelenkte 7,1-t-Nachlauf-Lift-Lenkachse

Fahrwerk

Federung: starre 7,1-t-Vorderachse: Luftfederung, Stoßdämpfer, verstärkter Stabilisator; hinten: luftgefederte Antriebsachse und Nachlauf-Lift-Lenkachse; Stoßdämpfer; elektronische Niveauregelung mit Hebe- und Senkeinrichtung

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum sowie Traction-Control (Aufpreis); ABS: Stauklappen-Motorbremse: Leistung: 296,5 PS bei 2.300/min; integriertes Bremssystem mit Scania-Retarder (Aufpreis); Dauerbremsleistung: 680 PS; Hilfs- und Feststellbremse über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder

Reifen: Zugfahrzeug: 295/80 R 22.5 Michelin Energy 2; vorn XZA, hinten XDA und XZA; Auflieger: 385/65 R 22.5 Continental HTR

TEST Scania P 114/380 6x2



Dank erstklassigem Arbeitsplatz und besonders günstiger Einstiegssituation lässt sich der Alltagsstress einfacher bewältigen.



Das Scania Opticruise hat sich bestens bewährt, über den handlichen Joystick kann der Fahrer das Kommando übernehmen.

tem) mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum. Allerdings ist diese Ausstattung einschließlich Traction-Control, die bei Scania 1.150 Euro kostet, bei anderen Herstellern bereits in der Serienausstattung enthalten. Ebenso hoch im Kurs mit circa 80 Prozent steht das integrierte Zusatzbremssystem mit Scania-

P 114/380 in der reichhaltigen Ausstattung wie das Testfahrzeug für 153.330 Euro zu haben. Im Vergleich zum P 114-Standardfahrzeug bedeutet das einen Sonderausstattungsanteil von etwa 61.480 Euro. Neben den schon angesprochenen Posten sind hier noch das vollluftgefederte 6x2-Fahrwerk für rund 12.320 Euro (dafür ging es überaus komfortabel bei hoher Fahrstabilität über Fahrbahnebenenheiten), die 380-PS-Version des Motors DC11 04 für 20.525 Euro und das Getriebe GRS 890 R für 3.460 Euro die wichtigsten Zutaten aus der nicht besonders langen Sonderausstattungsliste.

Retarder. Damit kommt die Betriebsbremse praktisch nur noch beim Anhalten zum Einsatz, was jedoch eine zusätzliche Investition von 7.820 Euro bedeutet. Laut Netto/Bruttopreisliste ist der Scania

Insgesamt zeigte sich der Scania P 114/380 als ein gut motorisiertes Zugpferd. Es bietet dem Fahrer sowohl im schweren Verteiler- als auch Regionalverkehr einen weit überdurchschnittlichen Komfort und dem Unternehmer eine hohe Wirtschaftlichkeit und Transport-sicherheit.

ADELBERT SCHWARZ