



Scania P 230 Opticruise 4x2

Perfekte Schaltstrategie

Der Scania P 230 war als Solo-Verteilerfahrzeug mit dem neuen Opticruise in 2-Pedal-Technologie unterwegs und konnte dank hohem Komfort und Sparwerten reichlich Pluspunkte sammeln.

Die neue Opticruise-Generation für die 8-, 12- und 12+2-Schaltgetriebe wurde von Scania im Herbst 2009 zusammen mit der neuen R-Baureihe vorgestellt. Im Gegensatz zum neuen Outfit der R- und G-Baureihe von Scania erscheint die P-Baureihe noch immer in altbekanntem Blechkleid und Interieur. Allerdings stehen die im Herbst 2009 vorgestellten technischen Neuerungen

bei den inneren Werten bereits in vollem Umfang zur Verfügung.

Im Vergleich zu den neuesten R- und G-Modellen wirkt das Antlitz des Scania P 230 keineswegs altbacken, sondern noch durchaus zeitgemäß. Dafür hat das Testfahrzeug mit dem Opticruise in 2-Pedaltechnologie auf Basis des 12-Gang-Schaltgetriebes 6 RS 895 begeisterungsfähige Hightech zu bieten. Der Fußraum

ohne Kupplungspedal ist bei Scania ein ungewohnter Anblick. Nach der Wahl am praktischen Multifunktions-Lenksäulenschalter von „Neutral“ auf „Automatikmodus“ braucht der Fahrer nur noch das Fahr- und Bremspedal zu bedienen. Das Opticruise übernimmt alles andere wie das Schalten und die Gangwahl sowie jetzt auch die Kupplungsarbeit beim Anfahren.



Der 230 PS starke Scania P 230 präsentiert in zeitgemäßem Design neueste Getriebetechnologie. Das Opticruise lässt sich einfach über einen Kombi-Schalthebel an der Lenksäule bedienen.

Schon auf den ersten Metern überzeugt die 2-Pedaltechnologie der neuen Opticruise-Generation. Das Anfahren gelingt überaus sanft und ruckfrei. Scania hat bei der automatisierten Kupplung großen Aufwand bei Hard- und Software betrieben. Die Kupplungsbetätigung erfolgt elektrohydraulisch mit hoher Präzision. So ist im Rangiermodus millimetergenaues Rangieren unter Last, zum Beispiel bei der Auffahrt auf eine Schwelle, möglich. Der Aufpreis von 2.291 Euro für das Opticruise ist eine lohnende Investition.

Klar, dass sich der Fahrer nicht an die 2-Pedal-Technologie gewöhnen muss. Doch bei altgedienten Opticruisern, die mit der 3-Pedal-Philosophie von Scania groß geworden sind, wird zumindest bei

den ersten Stopps der Kupplungsfuß ins Leere tappen. Das neue Opticruise steht jedoch auch in 3-Pedal-Technologie für 1.748 Euro zur Verfügung. Doch der Aufpreis von 543 Euro für die perfekt automatisierte Kupplung lohnt sich wirklich.

Beim Beschleunigen vom Stand weg kommt der Scania P 230 4x2 zügig-elegant mit wenigen Gangsprüngen in Fahrt. Immerhin hat das Testfahrzeug als Solist mit 18 t Gesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 12,8 PS/t und ein durchzugsstarkes maximales Drehmomentniveau von über 58 Nm/t zu bieten. Diese Werte ergeben sich aus der Nennleistung von 230 PS bei 1.900/min und dem maximalen Drehmomentwert von 1.050 Nm bei 1.000 bis 1.500/min des 5-Zylinder-Reihendiesels D 9 39 mit 9,3 l Hubraum.

TECHNISCHE DATEN

Scania P 230 Opticruise 4x2

Solofahrzeug (rund 8,80 m lang, 2,55 m breit und 3,60 m hoch) mit Kofferaufbau und Ladebordwand sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

Maße und Gewichte

Länge: 8,80 m; Breite (Kabine): 2,43 m; Höhe (Kabine/Dach): rund 2,74 m; Radstand: 4,20 m; Wendekreisdurchmesser: 19,12 m; Leergewicht Testfahrzeug (ohne Fahrer mit vollem 300-l-Tank): ca. 9,16 t; Fahrgestellgewicht ohne Fahrer gemäß Spezifikation: 6,63 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 8,0/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18 t/33,8 t

Antriebsstrang

Motor: Scania DC 9 39 AGR Euro 5: 5-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie AGR und Oxi-Kat, elektronisch geregelte 2.400-bar-Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung Scania XPI; Bohrung/Hub: 130/140 mm; Hubraum: 9,3 l, Leistung: 230 PS (169 kW) bei 1.900/min, maximales Drehmoment: 1.050 Nm bei 1.000/min bis 1.500/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, selbstnachstellend mit automatisierter elektrohydraulischer Betätigung

Getriebe: Scania 6 RS 895 mit Fahrprogramm-Regelung Opticruise: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und wahlweise manueller Bedienung über Tippschalter an Lenksäule; Übersetzungsverhältnisse: von 11,32:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre ($i=3,07:1$); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.318/min

Fahrwerk

Federung: vorne: starre Vorderachse AMA 860, 2-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (Ecas) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS/ASR-Funktionen; Stauklappen-Motorbremse, Leistung: 246 PS (181 kW) bei 2.400/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Hydraulik-Servolenkung ZF Servocom

Reifen: 315/70 R 22,5 Michelin; Energy XF vorn und Energy XD hinten

IQ gesteigert. Scania hat den IQ der Opticruise-Generation mit einer neu geschriebenen Software enorm gesteigert. Im Vergleich zur Vorgänger-Generation kommen noch neue und erweiterte Funktionen wie Rollsperr (Hill-Hold), Rangiermodus, automatische Wahl des Anfahranges und die Losschaukelfunktion hinzu.

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

- + Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Kabinenkomfort im Verteilereinsatz; günstig platzierte Ablagen.
- Schwieriger Überstieg zur Beifahrertür.

Antriebsstrang

- + Gute Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk

- + Zielgenaue, jedoch etwas indirekte Lenkung; erstklassige komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

Aktive/passive Sicherheit

- + Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie Sicherheitsgurt-Erinnerung serienmäßig; optional Hightech-Assistenzsysteme wie Opticruise in 2-Pedal-Technologie, ESP, ACC, LGS und Reifendrucküberwachung sowie Klimaautomatik, Fahrerairbag und Xenon-Licht verfügbar; Sicherheitspaket-Sonderpreis.

Routine-Check/Wartung

- + Einfacher Birnenwechsel.
- Keine elektronische Überwachung wichtiger Betriebsmittel-Stände.

Service

- + Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz.



Die günstige Einstiegssituation ist im Verteilerverkehr ein Pluspunkt.



Das Armaturenbrett „Luxus“ mit farbigem Kombiinstrument wirkt besonders elegant.

Es ist einfach bemerkenswert, wie sensibel das Opticruise seine Schaltstrategie an die Fahrpedalbewegungen sowie an topographische Verhältnisse über Last- und Neigungssensoren anpasst. Beim Beschleunigen werden immer dann Gänge übersprungen, wenn sich dadurch Kraftstoff sparen lässt, was beim P 230 mit 12-Gang-Opticruise ziemlich oft der Fall war. Bei 18 t Solo-Gesamtgewicht hätten auch 8 oder 6 Gänge ausgereicht. Doch mit dem 12-Gang-Schaltgetriebe ergibt sich noch die Option für den wirtschaftlichen Gliederzug-Betrieb bis maximal 33,8 t Zuggesamtgewicht.

Mit der Motorpower des P 230 ließen sich bei 18 t Gesamtgewicht auf der Autobahn praktisch alle Steigungen ohne nennenswerten Geschwindigkeitsverlust überwinden. In den Steigungen kam die neue Schaltstrategie des frühzeitigen Herunterschaltens für das Halten einer hohen Geschwindigkeit ohne Mehrverbrauch praktisch nicht zum Einsatz. Ebenso verhielt es sich mit Power-Modus und Kick-Down-Funktion auf der anspruchsvollen Mischstrecke über Land.

Sparsame Verbrauchswerte. Eigentlich braucht beim neuen Opticruise der Fahrer in voraussehender Fahrweise, mit Ausnahme verkehrsbedingter Situationen, nicht mehr selbst eingreifen. Selbst beste Fahrer werden die wirtschaftliche Schaltstrategie und hohe Fahrharmonie des Mikroprozessors kaum überbieten können. Das spiegelt sich auch in den Verbrauchswerten wider. So erzielte der P 230 beim Test – trotz winterlichen Tieftemperaturen – ein Gesamtergebnis mit einem sparsamen Durchschnittsverbrauch von 21,1 l/100 km bei einer flotten Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,4 km/h. Auf der Autobahn kam das Testfahrzeug mit 19,9 l/100 km bei 80,5 km/h aus (Einzelergebnisse siehe Kasten).

Mit dem Opticruise in 2-Pedal-Technologie ist der Fahrer praktisch in allen Lebenslagen entspannt, souverän und wirtschaftlich unterwegs. Hinzu kommt eine erhöhte Sicherheit, weil der Fahrer sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren kann. Außerdem wird der Antriebsstrang geschont und der Motor vor schädlichen Drehzahlbereich geschützt.

Und auch auf Talfahrten sorgt das Opticruise bei aktivierter Motorbremse für effektive Drehzahlen. So kann der Fahrer die für den 18-t-Soloinsatz recht spürbare Verzögerungsleistung von 246 PS bei 2.400/min auch in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen wirkungsvoll nutzen und die Bremsbeläge schonen.

Überdurchschnittlicher Komfort. Beim Test glänzte der Scania P230 neben Opticruise und Sparwerten auch mit überaus zeitgemäßem Kabinen- und hohem Federungskomfort. Dank hervorragend abgestimmter Vollluftfederung begründete der Scania P 230 bei hoher Fahrstabilität auch Schlechtwegstrecken mit Frostschäden in Reisebusgüte. Hinzu kommt eine zielgenaue, gut gedämpfte Lenkung mit ausreichenden Rückstellkräften und ausgezeichnete Sichtverhältnisse aus der Kabine heraus und in den groß dimensionierten Rückblickspiegeln. Die Kabine CP 16 steht mit 1,60 m Innentiefe eine Stufe über dem CP-14-Tages-Standard-Fahrerhaus und bietet im Verteilereinsatz einen mehr als zeitgemäßen Komfort mit ausrei-

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

DER NEUE MASTER

Platz da!

Hier kommen 17 m³ heckangetriebenes Ladevolumen.
Da passt alles.

Transporter mit Profiservice gibt's bei uns:
www.renault-trucks.de



TESTERGEBNIS

Autobahn

Gefahrene km 115,6 km
 Verbrauch Ø 19,9 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 80,5 km/h

Davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 22,4 l/100 km bei 80,7 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 17,7 l/100 km bei 80,2 km/h

Mischstrecke

55% Landstr., 29% Schnellstr., 16% Autobahn
 Gefahrene km 65,4 km
 Verbrauch Ø 23,2 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 63,6 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
 Verbrauch Ø 69,2 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 52,9 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
 Gefahrene km 181,0 km
 Verbrauch Ø 21,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 73,4 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø entfällt

Wetter

heiter/bewölkt, Schneegriesel, Wind: 2 bis 4 aus S bis SW, Temperatur: -2 bis 0°C



Der Scania P 230 bietet einen komfortablen Arbeitsplatz und ein zeitgemäßes Interieur.

chend Stauraum hinter den Sitzen und geschickt platzierten Ablagefächern im direkten Fahrerumfeld. Der Fahrerplatz besitzt mit dem Kombiinstrument „Luxus“ ein elegantes und übersichtlich instrumentiertes Cockpit, das auch ergonomisch in allen Punkten erstklassig gelungen ist. Hinzu kommt ein ansprechendes Interieur dank dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl. Mit einem Abstandsmaß vom Kabinenboden bis zum Dach von rund 1,50 m und einer innen lichten Breite von 2,13 m hat die Kabine im Verteilereinsatz ein auskömmliches Volumen zu bieten. Für die CP 16 steht als Option noch eine Ruheausrüstung mit an der Rückwand montierter Klappliege für rund 230 Euro zur Verfügung. Damit kann der Fahrer Pausen und

Wartezeiten entspannt in liegender Position verbringen.

Scania hat sich auf das schwere LKW-Segment konzentriert. So gibt es bei Scania keine Kabine unter einer Außenbreite von 2,43 m, was sich nachteilig auf die Wendigkeit im Verteilereinsatz auswirken kann, ebenso wie der sehr eingeschränkte Überstieg zur Beifahrertür. Außerdem zeigte sich für meinen Geschmack die Lenkung etwas zu indirekt, und der tägliche Routinecheck mit manueller Ölstandkontrolle ist nicht mehr zeitgemäß.

Premium-Niveau. Unter Berücksichtigung der Fahrgestell- und Fahrerhausstandards ergibt sich für das Fahrgestell P 230 DB 4x2 MLB ein Grundpreis von

53.550 Euro. Laut verhandelbarer Nettopreisliste liegt das ziemlich komplett ausgestattete Testfahrzeug ohne Aufbau und Ladebordwand auf einem Premium-Preisniveau von 87.138 Euro. Darin sind zum Beispiel 1.603 Euro für das 12-Gang-Getriebe GRS895, 2.291 Euro für das Opticruise mit automatisierter Kupplung, 1.698 Euro für Spoiler, 1.203 Euro für Tote-Winkel-Kamera vorne sowie 1.713 Euro für Klimaautomatik, 2.433 Euro für Radio, CD und Navigation und andere Details wie das Armaturenbrett „Luxus“ für 543 Euro enthalten.

Seit Januar bietet Scania ein Sicherheitspaket mit Hightech-Assistenzsicherheitssystemen zum Nettopreis von unter 5.000 Euro für die P-, G- und R-Serie. Es umfasst den Scania-Spurassistent LDW, ACC und ESP sowie Fahrer-Airbag und Gurtstraffer. Das Angebot sollte jeder Neufahrzeugbestellung beigelegt werden. Assistenzsysteme können nachweislich Unfälle verhindern und sind eine profitable Investition. Sie werden außerdem im Rahmen des De-Minimis-Förderprogramms bezuschusst.

ADELBERT SCHWARZ



Beim Scania Opticruise ist der Fußraum ohne Kupplungspedal ein ungewohnter Anblick.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com