



# Ideal konfektioniert

Der Scania P 280 entpuppte sich im Test als ansprechendes Komplettfahrzeug mit perfektem Verteilerzuschnitt.

**S**cania bietet jetzt auch LKW-Chassis als Komplettfahrzeuge mit allem „Drum und Dran“ von der Stange an. Ein Beispiel ist das Testfahrzeug Scania P 280 als perfekt konfektioniertes Verteilerfahrzeug. So kommen unter der Bezeichnung P 280 DB4x2MNB „Box“ (Box = Komplettfahrzeug) das entsprechende LKW-Chassis von Scania sowie in diesem Falle der Plywood-Kofferaufbau MPSK 073LB von Junge Fahrzeugbau und

die Alu-Ladebordwand 1500 K+ von MBB-Palfinger zusammen.

Damit stellte sich der P 280 als ein attraktives Verteilerfahrzeug mit 18 t Gesamtgewicht und Kofferaufbau für 18 Palettenstellplätze zum Test. Scania hat erst im Vorjahr mit einem Face-Lifting das Antlitz der P-Baureihe an die 2009 vorgestellten Baureihen R und G angeglichen. Allerdings muss man schon sehr genau hinschauen, um die Unterschiede zu er-





Aus einer Hand: P 280 als Komplettfahrzeug von Scania

kennen. In der Hauptsache wurden der Frontgrill und die geschärfte Linienführung an das aktuelle Design angepasst. Markant sind beim Grill vor allem die größeren Lufteinlässe, die Lackierung in Silber-Brillant und der vergrößerte Scania-Schriftzug. So ist die P-Baureihe ebenfalls auf die höheren Kühlkapazitäten für Euro 6 vorbereitet und präsentiert sich in der frischen baureihenübergreifenden Scania-Optik.



Das Interieur: ansprechend und zeitgemäß

Beim Thema Technik und innere Werte gab es nichts nachzubessern: Scania hatte schon unmittelbar nach der Vorstellung der R- und G-Baureihe die komplette technische Basis für das P-Baumuster übernommen. Beim Testfahrzeug sorgt der kompakte 5-Zylinder-Reihendiesel DC 9 mit 9,3 l Hubraum, 280 PS und 1.400 Nm für den Vortrieb. Der Kompaktmotor überrascht aufgrund einer aufwändigen 2-Ausgleichwellentechnik mit einer Laufruhe, die mit einem 6-Zylinder vergleichbar ist.

### Wirtschaftlicher Verbrauch

Außerdem war der 18-Tonner bei einem Leistungsverhältnis von 15,6 PS/t und einem zugkräftigen maximalen Drehmomentniveau von 77,8 Nm/t ziemlich flott bei wirtschaftlichen Verbrauchswerten unterwegs. Der P 280 4x2 EEV konnte beim Test ein akzeptables Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 23,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,4 km/h erzielen. Auf dem Autobahnabschnitt waren es 23,2 l/100 km bei 81,2 km/h.

Der P 280 konnte vor allem bei den Fahrindrücken punkten: Der üppige Leistungsüberschuss im Soloeinsatz wurde in eine hohe Fahrharmonie umgesetzt. Der 5-Zylinder mit variabler Turbolader-Geometrie (VGT) sorgt bereits in unteren Drehzahlen für einen fülligen Antritt. Damit lässt sich der P 280 vom Stand weg mit wenigen Schaltungen auf das jeweils gewünschte Marschtempo beschleunigen.

### Einfaches Handling

Das Automatikschaltgetriebe Scania Opticruise in 2-Pedal-Technologie, auf Getriebebasis GR 875, konnte im P 280 schon ein wenig begeistern. Inzwischen verbaut Scania seit 2009 optional die 2. Generation des Getriebesystems sowohl in 3-Pedalausführung als auch gegen zusätzlichen Aufpreis in 2-Pedal-Technologie. Im Vergleich zum Vorgänger wurden der IQ



Der Einstieg: günstig im Verteilereinsatz



Die Ölkontrolle: Handarbeit





Aufbau: große Klappe mit Ladebordwand.

## Ein besonderes Highlight für den Fahrer ist die optionale Ruheausstattung in Form einer Klapp- liege an der Fahrerhausrückwand.

der Software sowie der Funktionsumfang mit Rollsperr (Hill-Hold), Rangiermodus, automatische Wahl des Anfahrgangs und Losschaukelmodus enorm gesteigert.

Beim Test zeigte sich das Opticruise in 2-Pedaltechnologie als die richtige Wahl. Damit ist der Fahrer sowohl souverän und wirtschaftlich als auch sicher – weil voll auf das Verkehrsgeschehen konzentriert – in allen Lebenslagen unterwegs. Außerdem kann er dank

speziellem Motorbremsschaltprogramm die beim 18-Tonner recht wirksame Motorbremsleistung von 246 PS bei 2.400/min besser nutzen. Noch immer werden die Fahrzeuge in diesem Segment eher selten mit Automatik-Schaltgetriebesystemen ausgestattet, obwohl es gerade im Verteilereinsatz besonders vorteilhaft wäre. Jedenfalls dürfte sich der Aufpreis von rund 1.804 Euro für das 2-Pedal-Opticruise durch erhöhte Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Fahrerbindung amortisieren.

Hinzu kommen eine zielgenaue und leichtgängige Lenkung mit gut gedämpfter Mittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften sowie ausgezeichnete Sichtverhältnisse aus der Kabine heraus und in den großdimensionierten Rückblickspiegeln.

## Bequem unterwegs

Der P 280 bietet im Verteilereinsatz dank der mittellangen etwa 1,60 m tiefen Kabine CP 16 einen überdurchschnittlich zeitgemäßen Komfort mit geräumigem Innenleben, Stauraum hinter den Sitzen sowie günstig platzierten Ablagen im Fahrerumfeld. Der Fahrerplatz ist in allen Punkten vorbildlich gestaltet. Gefallen haben auch das elegante Cockpit mit übersichtlicher Instrumentierung und das Interieur in dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl. Ein weiterer Pluspunkt ist auch die günstige Einstiegssituation mit niedrigem Kabinenboden über der Fahrbahn. Das wurde jedoch bei der tief aufgesetzten CP-16-Kabine mit einem hohen Motortunnel und dadurch beschwerlichen Überstieg zur Beifahrertür erkauf.

Ein besonderes Highlight für den Fahrer ist dagegen die optionale Ruheausstattung für nur 225 Euro in Form einer Klapp- liege an der Fahrerhausrückwand. Damit kann der Fahrer längere Wartezeiten und Pausen für einen erholsamen Schlummer in der Waagerechten nutzen.

Bemerkenswert ist beim P 280 auch der herausragende Federungskomfort des vollluftgefederten Fahrwerks. Es führt bei hoher Fahrstabilität schon fast in Reisebusgüte über Schlechtwegstrecken.

Laut verhandelbarer Nettopreisliste ist das komplette Testfahrzeug für 90.393 Euro zu haben. Davon sind 75.742 Euro für das LKW-Chassis und 14.651 Euro für den Aufbau mit Ladebordwand fällig. Im Preis sind bereits das Opticruise in 2-Pedaltechnologie, Hillhold, Dachspoiler, Ruheausrüstung, Rückfahrkamera, luftgefederte Vorderachse und weitere Details enthalten.

Adelbert Schwarz

### Scania-Komplettfahrzeuge

## Attraktive Symbiose

Scania hat jetzt Komplettfahrzeuge mit Aufbauten für den Verteilerverkehr im Programm. Für Service, Reparatur, Wartung und Gewährleistung steht das Scania-Partnernetz zur Verfügung.

Der Plywood-Kofferaufbau MPSK 073LB von Junge bietet bei lichten Innenmaßen von 7,33 x 2,47 x 2,52 m 18 Europaletten Platz. Die Bodengruppe besteht aus einer vollverzinkten Stahl-Konstruktion. Beim Koffer kommen eine kombinierte Bauweise

aus Leichtmetallprofilen und Wänden aus GFK-beschichtetem Sperrholz sowie verzinkte Stahl-Scheuerbleche zum Einsatz.

Für die Ladungssicherung wurden zwei Reihen Kombi-Ankerlochschiene jeweils über die gesamte Seitenwandlänge montiert. Das reichhaltige Zubehör umfasst Innenbeleuchtungen mit Schalter, passende Sperrstangen und Sperrbalken. Hinzu kommt die Ladebordwand MBB-Palfinger 1500 K+ mit einer maximalen Tragkraft von 1,5 t, 1,80 m hoher Alu-Plattform „Kolas S“ und MBB-Komfortsteuerung mit automatischem Neigungsausgleich.

# Fakten Kompakt Scania P 280 EEV 4x2



## Was unser Tester sagt

### Fahrerhaus

**+** Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Komfort im Verteilereinsatz; günstig platzierte Ablagen, optionale Ruheausrüstung.

**-** Schwieriger Überstieg zur Beifahrertür.

### Antriebsstrang

**+** Gute Motorelastizität; hohe Fahrharmonie, wirtschaftliche Verbrauchswerte.

### Fahrwerk

**+** Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; erstklassige, komfortabel abgestimmte Vollluftfederung; gute Fahrstabilität.

### Aktive/passive Sicherheit

**+** Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt, Scheibenbremsen und EBS mit integrierten ASB- und ASR-Funktionen serienmäßig; breites Sonderausstattungsprogramm von Opticruise und Retarder bis ESP und ACC, LGS, Xenonlicht und vieles mehr verfügbar; vorteilhafte Sicherheits-Paketsonderpreise.

### Routine-Check/Wartung

**+** Elektronische Überwachung wie Kupplungsüberlastungswarnung und Bremsfadingwarnung; elektronischer Routinecheck; einfacher Birnenwechsel.

**-** Keine elektronische Motorölstands-Anzeige.

### Service

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

## Technische Daten

### Maße und Gewichte:

Solo-LKW 4x2 mit Kofferaufbau und Ladebordwand, Aufmaß: circa 9,30 x 2,55 x 3,90 m (Länge x Breite x Höhe); Fahrgestell 4x2, Aufmaß: circa 8,80 x 2,55 x 3,47 m (Länge x Breite x Höhe Kabinendach); Radstand: 5,30 m; Wendekreisdurchmesser: 20,54 m; Leergewicht Fahrgestell (gemäß DIN 70020 mit Fahrer und vollem 300-l-Tank): circa 6.637 kg; Testfahrzeug fahrbereit mit Aufbau, Landebordwand, vollem Tank und Fahrer: circa 9.300 kg; zulässige Achslasten vorn/hinten: 7,5 t/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht: 18,0 t

### Antriebsstrang:

**Motor:** Scania DC9 29 280 EEV EGR gemäß Euro 5: flüssigkeitsgekühlter 5-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT), Abgasrückführung (EGR) und Partikelfilter DPF; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung „Scania XPI“; Hubraum: 9,3 l; Leistung: 280 PS (206 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 1.400 Nm bei 1.000 bis 1.350/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** Scania Opticruise, GRS 875 R: 8-Gang-Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung Opticruise in 2-Pedaltechnologie; Übersetzung: 11,00:1 bis 1:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 3,07:1; Gesamtauslegung: 1.325/min bei 80 km/h

### Fahrwerk:

**Federung:** vorne: starre 7,1-t-Achse; hinten: starre 11,5-t-Antriebsachse; vorne und hinten Luftfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; EBS mit integrierten ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse (246 PS/181 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend

**Reifen:** 315/70 R 22,5 Bridgestone; vorn: Regional/Lenk; hinten: Regional/Antrieb

## Testergebnis

### Autobahn

gefahren km: **115,6 km**  
Verbrauch Ø: **23,2 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **81,2 km/h**  
davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 29,3 l/100 km bei 81,3 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 17,7 l/100 km bei 81,0 km/h

### Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.; 16% Autobahn  
gefahren km: **65,4 km**  
Verbrauch Ø: **24,7 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **62,8 km/h**

### Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung 2,0 km  
Verbrauch Ø: **76,3 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **62,1 km/h**

### Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke  
gefahren km: **181,0 km**  
Verbrauch Ø: **23,8 l/100 km**  
Geschwindigkeit Ø: **73,4 km/h**

### Wetter

teilweise Regen; Wind: 2 bis 3 aus SW bis SO; Temperatur +9 bis +13°C