



Der Scania P 280 ist als erstes EEV-Fahrzeug auf der Teststrecke angetreten.

## Scania P 280 4x2 EEV

# Sparsamer Saubermann

Der Scania P 280 punktete beim Test mit besonders umweltverträglichem EEV-Standard, einfachem Handling und Sparwerten.

**D**er Scania P 280 4x2 EEV ist als erstes EEV-Fahrzeug auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger unterwegs. Die freiwillige EEV-Norm (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) gibt den gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für LKW und Busse vor. Die EEV-Abgasgrenzwerte sollen sogar teilweise noch unterhalb der Werte liegen, die für Euro 6 im Gespräch sind. So kann der P 280 EEV beim Test als Verteiler-LKW mit seiner reinen Westprahlen.

Scania hat den 280 PS starken Euro-5-Diesel DC9 29 EEV mit reichlich Hightech zum besonders umweltverträglichen Saubermann getrimmt: Neben der Scania-XPI-Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung kommen jetzt ein Abgasturbolader mit variabler Geometrie

(VGT) und ein Partikelfilter mit Katalysator (PMFC = Particle Matter Filter Catalyst) zum Einsatz. Auch beim P 280 EEV gilt beim Tanken: „Diesel, sonst nichts.“ Scania kann auf die SCR-Technologie mit Ad-Blue verzichten und schafft die freiwillige EEV-Zertifizierung mit der Kombination von Scania XPI mit Mehrfach-Düseneinspritzung, VGT sowie Abgasrückführung (EGR) und PMFC.

Noch vor etwa zwei Jahren war EEV eher ein Thema für Gasmotoren. Doch letztes Jahr waren auf der IAA in Hannover die ersten Diesel-EEV-Fahrzeuge auf den Ständen der europäischen Nutzfahrzeughersteller zu sehen. Außerdem wurden EEV-Dieselmotoren in unterschiedlichen Leistungsversionen und Hubraumklassen für ein weit gespanntes Typprogramm angekündigt. Bei Scania

steht zurzeit im Bereich Diesel-EEV noch die 230-PS-Version des DC9 zur Wahl.

Die Triebfeder für diesen jüngsten Entwicklungstrend ist die Tatsache, dass sich in Deutschland schon seit dem 30. Juni 2008 die Zuschüsse von der KfW Förderbank für die Anschaffung besonders emissionsarmer Nutzfahrzeuge ab 12 t Gesamtgewicht nur für Fahrzeuge gemäß EEV-Standard und nicht mehr für Euro 5 beantragen lassen. Immerhin sind bis zu 4.250 Euro pro LKW möglich.

Allerdings schlägt die EEV-Zertifizierung beim Scania P 280 Euro 5 mit einem Aufpreis von rund 7.322 Euro zu Buche. Ansonsten liegen beim Vergleich in Deutschland Euro 5 und EEV sowohl bei der Klassifizierung für die Autobahnmaut als auch bei der Einstufung der Schadstoffplaketten auf gleichem Niveau.

Das EEV-Zertifikat ist jedoch bei der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes sowie der vermehrten und verschärften Einführung von Umweltzonen in den Städten als ein Prädikat für besonders zukunftsichere Investitionen zu betrachten.

**Die Sparwerte** zeigen, dass Scania bei der Antriebsstrang-Abstimmung die durchzugsstarke Motorcharakteristik mit einer Motordrehzahl von 1.430/min bei Autobahntempo 80 km/h punktgenau für eine hohe Wirtschaftlichkeit getroffen hat. So konnte der Scania P 280 EEV 4x2 als Verteiler-Solist ein Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kästen) mit einem Durchschnittsverbrauch von 21,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,4 km/h erzielen. Auf dem anspruchsvollen Autobahnabschnitt kam der P 280 EEV mit 20,2 l/100 km bei 81,3 km/h aus. Wie der Blick auf die erzielten Durchschnittsgeschwindigkeiten zeigt, war der P 280

EEV bei einem vorgegebenen maximalen Autobahn-Marschtempo von 82 km/h ziemlich flott unterwegs. Immerhin liefert der 5-Zylinder-Reihendieselmotor DC9 29 EEV mit 9,3 l Hubraum die 280 PS Nennleistung bei 1.900/min und bringt sein für die Hubraumklasse kräftiges maximales Drehmoment von 1.400 Nm schon bei 1.000 bis 1.350/min auf. So kann der P 280 als Solist mit 18 t Gesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 15,5 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 77,8 Nm/t zur Verfügung stellen.

**Bei Handling und Fahreindrücken** hat sich der P 280 EEV Bestnoten verdient. Der üppige Leistungsüberschuss sorgt im Soloeinsatz für eine ausgezeichnete Fahrharmonie. Der VGT im EEV-Motor DC9 29

**Hochklappbares Lenkrad, Sitzschnellabsenkung und zweistufiger Aufstieg sorgen für eine günstige Einstiegssituation**



## VERTRAUEN IST GUT, TRANSPARENZ IST BESSER.

**Bei EURO-Leasing kommt zusammen,  
was zusammengehört.**

Wir bieten mit starken Partnern jetzt das perfekte Mietpaket für noch mehr wirtschaftlichen Erfolg. Mit dynamischen Lösungen sorgen wir für mehr Flexibilität in Ihrem Fuhrpark.

Und das Beste daran ist:  
Mit unserem ONE-STOP-SHOPPING Komplettservice sparen Sie nicht nur Zeit und Geld. Sie schonen vor allem auch Ihre Nerven.

**VERKAUFZENTRALE**  
Hansestraße 1  
27419 Sittensen  
Tel.: 0 42 82 / 93 19-0  
Fax: 0 42 82 / 93 19-30  
info@euro-leasing.de  
www.euro-leasing.de

**EURO<sup>®</sup>  
LEASING**  
Immer in Bewegung

## TECHNISCHE DATEN

**Scania P280 DB 4x2 MLB:**

Als Solo-LKW 4x2 für einen 10,65 m langen, 2,55 m breiten und 4,0 m hohen Verteiler-LKW mit Kofferaufbau und Ladebordwand für 18 t Gesamtgewicht

**Maße und Gewichte:**

Länge: 10,65 m; Breite: 2,55 m; Höhe (Kabinendach): 2,80 m; Radstand: 5,30 m; Wendekreisdurchmesser: 20,54 m; Leergewicht Testfahrzeug gewogen (mit vollen Tanks, Aufbau und Ladebordwand): ca. 9,2 t; Fahrgestell gemäß Spezifikation: ca. 6,8 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht: 18,0 t

**Antriebsstrang:**

**Motor:** Scania DC9 29 EEV: flüssigkeitsgekühlter 5-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbo-lader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung sowie Scania EGR (Abgasrückführung) und Partikelfilter mit Kat. (PMFC); Common-Rail-Hochdruck-direkteinspritzung Scania XPI mit Mehrfacheinspritzung; Hubraum: 9,3 l; Leistung: 280 PS (206 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.400 Nm bei 1.000 bis 1.350/min; **Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung, selbstnachstellend

**Getriebe:** Scania GR8754: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung Opticruise in 3-Pedal-technologie; 8 Fahrgänge; Übersetzungsverhältnisse von 11,00:1 bis 1:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz R660; Übersetzung: 3,42:1; Gesamtauslegung: 1.430/min bei 80 km/h

**Fahrwerk:**

**Federung:** vorne: starre 7,5-t-Achse, 2-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer; hinten: starre 11,5-t-Antriebsachse; 2-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktionen sowie Rollsperr (Hill hold); Stauklappenmotorbremse: Leistung: 246 PS (181 kW) bei 2.400/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend

**Reifen:** 295/80 R 22,5 Michelin Energy; vorn: XZA 2; hinten: XDA 2+



Das Testfahrzeug bringt leer mit vollem Tank, Aufbau und Ladebordwand etwa 9,2 t auf die Waage.

sorgt für einen fülligen Antritt schon fast von Leerlaufdrehzahlen an und lässt den 18-t-Verteiler-LKW agil auf Leistungsanforderungen des Fahrers reagieren. Bemerkenswert auch die Laufruhe des 5-Zylinder-Reihendiesels: Scania hat hier einigen Aufwand wie den Einsatz von zwei Ausgleichwellen betrieben, um das Niveau von 6-Zylinder-Reihendieselmotoren zu erreichen. Entsprechend vibrationsarm und mit Flüsterwerten macht sich der 5-Zylinder in der Kabine bemerkbar. Die EEV-Version des DC9 mit VGT, EGR und PMFC sowie Mehrfacheinspritzung, die sowohl den Geräuschpegel senkt als auch für niedrigere Abgasemissionen sorgt, arbeitet nochmals um einige dezenter.

**Bei der Antriebsstrangbewertung** begeistert auch das Automatik-Schaltgetriebe-System Opticruise auf Basis des 8-Gang-Schaltgetriebes GR875. Es zeichnet sich in erster Linie durch die intelligente Gangwahl für eine wirtschaftliche Fahrweise sowie schnelle Gangwechsel in erstklassiger Schaltqualität ohne spürbare Zugkraftunterbrechungen aus. Der Fahrer kann den P 280 von leichter Hand durch die Stadt sowie übers Land führen und sich dabei voll auf den Straßenverkehr konzentrieren. So kommen zu den wirtschaftlichen Verbrauchswerten noch ein einfaches Handling und eine erhöhte Sicherheit für einen vergleichsweise ge-

ringen Aufpreis von rund 1.827 Euro hinzu.

Eine weitere Empfehlung ist die Voll-Luftfederung für einen Aufpreis von etwa 1.778 Euro. Damit sind Fahrer und Ladung im P 280 wie im Reisebus unterwegs. Insgesamt ist Scania bei der Vollluftfederung eine perfekte Komfortabstimmung mit hoher Fahrstabilität sowie geringen Wankneigungen bei Kurvenfahrten gelungen.

### Das Opticruise begeistert durch intelligente Gangwahl und erstklassige Schaltqualität.

Weiterhin punktet der P 280 mit exaktem und zielgenauem Lenkverhalten sowie gut stabilisierter Mittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften und hoher Spurrillenimmunität.

Beim Opticruise ist allerdings die 3-Pedal-Technologie vor allem auf den ersten Fahrten gewöhnungsbedürftig. Beim Anfahren und Anhalten muss der Fahrer das Kupplungspedal betätigen – es ist nur bei rollendem Fahrzeug überflüssig. Da stellt sich natürlich die Frage: Warum setzt Scania nicht wie die Wettbewerber bei den Automatik-Schaltgetrieben eine automatisierte Kupplung ein? Die Antwort: Das Opticruise kommt beim Gangwechsel



Einfaches Handling: Über diesen Tippschalter lassen sich zum Beispiel die manuelle Opticruise-Gangwahl und die Motorbremse aktivieren.

gänzlich ohne Kupplung aus. Der notwendige Lastwechsel inklusive Drehzahlanpassung erfolgt ausschließlich über die elektronische Motorregelung.

Das Anfahren mit dem Kupplungspedal lässt sich jedenfalls einfach und antriebschonend erledigen: Der Fahrer braucht nur den Anfahrang vorwählen und dann ohne Fahrpedalbetätigung langsam einkuppeln. So arbeitet die Motorelektronik schon von Anfang an und regelt das Drehmoment zum Anrollen.

Das spezielle Motorbrems-Schaltprogramm für effektive Drehzahlen ist ein weiterer Opticruise-Vorteil. Im Solobetrieb sorgt die Motorbremsleistung von rund 246 PS bei 2.400/min für spürbare Verzögerungen. Bei überwiegendem Anhängerbetrieb ist jedoch eine zusätzliche Retarder-Bestückung empfehlenswert.

**Mit den Assistenzsystemen** hat Scania dank ESP, LGS und ACC zukunftssträchtige Hightech-Optionen nebst Xenon-Scheinwerfern, Reifenfülldruck-Überwa-

## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus

- + Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Tageskomfort; ausreichend Stauraum und Ablagen
- Nur eine Kabinenbreite von 2,43 m zur Wahl (geringere Wendigkeit im Verteilereinsatz); ungünstig platzierter Flaschenhalter auf Mittelkonsole; keine Getränkehalter und Aschenbecher für Beifahrer

### Antriebsstrang

- + Leistungsüberschuss auf hohe Fahrharmonie umgesetzt; sparsame Verbrauchswerte

### Fahrwerk

- + Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

### Aktive/passive Sicherheit

- + Überaus einfaches Handling; Warner bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; breites Sonderausstattungsprogramm von Automatik-Schaltgetriebe Opticruise bis Retarder sowie mit EBS, ESP, ACC und LGS neueste Assistenzsysteme verfügbar
- Kein Sicherheitspaketpreis mit Sonderbonus

### Routine-Check/Wartung

- + Elektronische Überwachung wie Kupplungsüberlastungswarnung und Bremsfadingwarnung; einfacher Birnenwechsel
- Keine elektronische Motorölstand-Anzeige

### Service

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

Pirelli präsentiert das Diesel Partikelfilter System Feelpure™

**95% weniger Feinstaub  
IN DER LUFT**

**FREIE FAHRT IN UMWELTZONEN**

Mit dem Pirelli Feelpure™ Partikelfiltersystem erfüllen Sie die Anforderungen europäischer Umweltzonen, indem Sie Ihr Wohnmobil, Ihren Lieferwagen, Ihren Lkw oder Bus von EURO 1/2/3 Standard auf EURO 4 Niveau (grüne Plakette) bringen. Feelpure™ ist VERT zertifiziert in der Schweiz sowie zugelassen in Deutschland, Holland, Italien und der LEZ in London.

Rüsten Sie jetzt nach! Tel. 06163 - 71111  
E-mail: [de.ecotechnology@pirelli.com](mailto:de.ecotechnology@pirelli.com)

**PIRELLI**  
ECO TECHNOLOGY

[www.pirelliecotecnology.com](http://www.pirelliecotecnology.com)



Die mittellange P-Kabine hat einen erstklassigen Arbeitsplatz und ein ansprechendes Interieur zu bieten. Allerdings verlangt der Überstieg zur Beifahrertür sportliche Gelenkigkeit.



Der Beifahrer-Klappsitz ermöglicht eine Stehfläche.

chung und Fahrer-Airbag im Programm. Darüber hinaus sorgen beim Testfahrzeug serienmäßig Scheibenbremsen rundum und das EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie die aufpreispflichtige Hill-hold-Funktion (Rollsperre als Anfahrhilfe) für ein zeitgemäß hohes Sicherheits-Niveau. Außerdem sind im EBS-Bremsenmanagement Motor-Regel-elektronik, Motorbremse und Retarder sowie das Opticruise-Schaltprogramm, Tempomat/Bremsomat-Funktion und, falls geordert, auch das ACC-System integriert.

**Die mittellange Kabine** CP16L für die P-Baureihe bietet ausgezeichnete Sichtverhältnisse aus der Kabine heraus und in den großzügig dimensionierten Rückblickspiegeln. Der zweistufige Einstieg hält auch für den Verteilereinsatz eine günstige Einstiegssituation bereit. Darüber hinaus beschleunigen und vereinfachen ein hochklappbares Lenkrad und eine Sitzschnellabsenkung das Ein- und Aussteigen. Hinzu kommt ein vorbildlicher Arbeitsplatz mit übersichtlicher Instrumentierung und einfach erreichbaren Bedienelementen. Die mittellange Ausführung steht mit einer Außenlänge von rund 1,99 m eine Stufe über dem kurzen Basis-Tagesfahrerhaus und hat für den Verteilereinsatz ein großzügiges Kabinenvolumen zu bieten. Scania hat zudem das Interieur dank dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl überaus ansprechend gestaltet.

Allerdings gibt es nach meinem Geschmack etwas zu viele harte und glattflächige Kunststoffelemente. Scania hat hier noch einigen Spielraum, um bei einer anstehenden Überarbeitung den hochwertigen Gesamteindruck des Interieurs weiter zu steigern.

Vor allem im Verteilereinsatz ist der schwierige Überstieg zur Beifahrertür ein Nachteil. Bei einer Höhe des Motortunnels von rund 410 mm und einem verbleibenden Abstandsmaß von etwa 1.170 mm

zwischen Abdeckhaube und Dach wird vom Fahrer eine außerordentlich sportliche Gelenkigkeit verlangt.

Scania ist ausschließlich im schweren LKW-Segment zuhause. Vielleicht ein Grund, mit nur einer Kabinenbreite von rund 2,43 m das komplette Fahrerhausprogramm abzudecken. Die Fernverkehrs-Standardbreite sorgt im Verteilereinsatz einerseits für einen erhöhten Komfort, jedoch andererseits für eine geringere Wendigkeit beim Rangieren und im dichten Stadtverkehr.

**Mit einem Grundpreis** für den Scania P 280 DB4x2MLB von rund 55.260 Euro ist das LKW-Fahrgestell im Premium-Segment angesiedelt. Die Vollausstattung des Testfahrzeugs ohne Aufbau und Ladebordwand bringt es laut verhandelbarer Nettopreisliste auf eine Summe von immerhin 85.069 Euro. Darin sind die Aufpreise für EEV-Zertifizierung, Opticruise und Vollluftfederung sowie für Spoiler (rund 1.772 Euro), Klimaautomatik (etwa 1.417 Euro) und andere Optionen enthalten.

ADELBERT SCHWARZ

TESTERGEBNIS	
<b>Autobahn</b>	
gefahren km. ....	115,6 km
Verbrauch Ø. ....	20,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. ....	81,3 km/h
davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 23,6 l/100 km bei 82,1 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 17,1 l/100 km bei 80,6 km/h	
<b>Mischstrecke</b>	
55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn	
gefahren km. ....	65,4 km
Verbrauch Ø. ....	23,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. ....	62,9 km/h
<b>Bergwertung</b>	
A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. . . . . 2,0 km	
Verbrauch Ø. ....	71,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. ....	67,9 km/h
<b>Gesamt</b>	
65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke	
gefahren km. ....	181,0 km
Verbrauch Ø. ....	21,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø. ....	73,4 km/h
<b>Wetter</b>	
bewölkt/heiter; trocken; Wind: 3 aus NW bis W; Temperatur +17 bis +20° C	

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)