



Starker Solist

Der Scania P270 mit 5-Zylinder-Diesel und 8-Gang-Opticruise entpuppte sich beim ersten Verteilertest als guter Futterverwerter mit einfachem Handling.

Würdige Nachfolge: Der Scania P270 war beim ersten Verteilertest sparsam und komfortabel unterwegs.

Erst im Vorjahr hatte Scania mit dem 5-Zylinder-Reihendiesel DC9 12 und der Baureihe „P“ eine gemeinsame Weltpremiere auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover gefeiert. Als erstes P-Modell mit dem 5-Zylinder trat jetzt der 270 PS starke Scania P270 DB 4x2 MNB Opticruise zum Verteilertest an. Der neue 5-Zylinder DC9 12 mit 9 l Hubraum steht in drei Leistungsstufen (230, 270 und 310 PS) sowie mit maximalen Drehmomentwerten von 1.050 bis 1.550 Nm für die Baureihe P zur Wahl. So treten beim Test das P-Modell als Nachfolger des Mittelklasse-Segments der Baureihe 4 und der 5-Zylinder als Nachfolger des 6-Zylinder-Diesels DC9 mit ebenfalls 9 l Hubraum

(drei Leistungsversionen von 230 bis 300 PS) an.

Der Fünfzylinder DC9 12 ist ein vollwertiges Mitglied der jungen Motorenfamilie mit modularem Brennraumkonzept, die sowohl die 6-Zylinder-Reihendiesel mit 11 und 12 l Hubraum als auch die V8-Triebwerke mit 16 l Hubraum umfasst. Zu den gemeinsamen technischen Highlights zählen Abgasturbolader, Ladeluftkühlung und Vierventiltechnik sowie elektronisches Motormanagement und eine Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elementesystem pro Zylinder. Der DC9 12 in Scania P270 gibt die Nennleistung von 270 PS bei 1.900/min ab und kann ein maximales Dreh-

moment von 1.250 Nm schon bei 1.100 bis 1.400/min vorweisen. So war das auf 18 t ausgelastete Solo-Testfahrzeug mit einem Leistungsverhältnis von 15 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von immerhin 69,5 Nm/t unterwegs. Ein souveräner Leistungsüberschuss, den das Opticruise beim Beschleunigen vom Stand weg für Gangsprünge nutzte. Beim Verzögern unterstützte Opticruise mit einem speziellen Schaltprogramm für effektive Drehzahlen die Motorbremse, die beim Solofahrzeug ausreichende Leistungen zeigte.

Vor allem auf dem Landstraßenabschnitt zeigte sich das 8-Gang-Automatikschaltgetriebe Opticruise mit Fahrpro-

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	8.950 mm
Gesamtbreite.....	2.430 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach).....	2.850 mm
Radstand	4.900 mm
Wendekreisdurchmesser	19.120 mm
Zulässige Achslast vorn.....	7,1 t
Zulässige Achslast hinten	11,5 t
Zulässiges Gesamtgewicht.....	18 t
Testgewicht.....	ca. 18 t
Leergewicht Testfahrzeug	ca. 9.270 kg (ohne Fahrer mit vollem 300-l-Tank)
Leergewicht Fahrgestell.....	ca. 6.935 kg (laut Spezifikation)
Aufbau: Trockenfracht-Kofferaufbau;	
Fahrzeug-Gesamtlänge.....	8,95 m
Fahrzeug-Gesamtbreite	2,55 m
Fahrzeug-Gesamthöhe	3,48 m

Antriebsstrang

Motor: Scania DC 9 12 L01: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 5-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung; elektronisches Motormanagement mit Pumpe-Düse-Elementesystem (PDE) pro Zylinder; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Bohrung/Hub: 127/140 mm; Hubraum: 8,9 l; Leistung: 270 PS (199 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.250 Nm bei 1.100/min bis 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania GR 801: vollsynchronisiertes 8-Gang-Schaltgetriebe mit Range-Gruppe und Sonderausstattung Opticruise als Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogramm-Regelung in 3-Pedal-Technologie (Kupplungsbetätigung beim Anfahren und Anhalten) sowie Programm- und manuelle Anwahl über Lenkrad-Dreh/Wipphebel; Übersetzungsverhältnisse: 1. bis 8. Gang: 9,15:1 bis 1:1; Rückwärtsgang: 8,21:1

Antriebs-Hinterachse: Scania ADA1100 mit R660: einfach übersetzte Hypoidachse mit Differenzialsperre; Übersetzung: 3,42:1; Gesamtauslegung: 1.390/min bei 80 km/h in höchster Getriebestufe

Fahrwerk

Federung: Luftfederung, Stabilisatoren und Stoßdämpfer an Vorder- und Hinterachse

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit druckluftbetätigten Scheibenbremsen rundum sowie EBS und ABS; Stauklappen-Motorbremse mit 245 PS (180 kW) Leistung bei 2.400/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: 315/80 R 22.5 Michelin Energy 2 XZA vorn und XDA hinten.

TEST Scania P 270 Opticruise

Aus der Großfamilie: Der 5-Zylinder-Diesel DC9 12 stammt aus Scantias Motorenbaukasten, der auch die 6-Zylinder- und V8-Aggregate umfasst.

grammregelung in 3-Pedal-Technologie als ideale Lösung für den Verteilerverkehr. Traditionell wird beim Scania Opticruise mit Betätigung des Kupplungspedals angefahren und angehalten, letzteres ist etwas gewöhnungsbedürftig. Sobald oder so lange das Fahrzeug rollt, übernimmt Opticruise die Regie beim Gangeinlegen und bei der Gangwahl. Die Kupplung wird dabei nicht gebraucht, weil die erforderliche Drehzahlsynchronisierung ausschließlich über das elektronische Motor-Management erfolgt.

Während der Fahrt überraschte der 5-Zylinder-Reihendiesel DC9 12 auch durch seine hohe Laufruhe, die an 6-Zylinder-Reihendieselmotoren heranreicht. Dafür sorgen zwei speziell entwickelte Ausgleichwellen. Insgesamt ergaben Leistung und Durchzugsvermögen des Motors sowie die treffsichere Gangwahl und der schnelle wie komfortable Wechsel der Getriebestufen dank Opticruise in Verbindung mit einer passenden Abstimmung des Antriebsstrangs eine hohe Fahrharmonie. So konnte der Fahrer die Teststrecke entspannt und mit hoher Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen absolvieren.

Weiterhin zeichnete sich das Testfahrzeug auf dem überaus schwierigen Verteilertest mit etwa 18 t Gesamtgewicht als ein guter Futterverwerter aus, auch bei zügiger Fahrweise: Dafür spricht ein Gesamtergebnis des Scania P270 mit einem

Durchschnittsverbrauch von 21,1 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,7 km/h (Einzelergebnisse siehe Kasten).

Beeindruckend auch die dezente Geräuschkulisse in der P-Standardkabine CP 16. Antriebsstranggeräusche dringen hier nur noch als Flüsterton durch. Der Arbeitsplatz mit elegantem Cockpit ist ergonomisch und übersichtlich in hervorragender Weise gelungen. Dazu kommen noch ausgezeichnete Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und weite Blickwinkel in den großzügig dimensionierten Rückblickspiegeln.

Bestnoten sind - wie erwartet - für das Lenkverhalten des P 270 zu vergeben.

Der Fahrer des Scania P270 wird durch kleine Änderungen an seinem Arbeitsplatz beglückt: Ab sofort gibt es von Scania samtgepolsterte Ellenbogenaufgaben an der Seitenfensterbrüstung. Dieses Teil ist auch ohne Probleme nachrüstbar. Und noch eine gute Nachricht, diesmal vom Scania Fleet-Management: Die schon beim Vorgänger eingeführte Plattform Interactor 500 mit am Instrumentenbrett fixierbarem 10,4-Zoll-Touchscreen-Moni-



Doppelte Funktion: Der großzügige Klapptritt wird auch gerne als Sitzfläche genutzt.

tor wird ab Herbst auch für die Scania-Modelle der neuen Generation mit „kurzem“ Cockpit, wie im Testfahrzeug P270,

zur Verfügung stehen. Hier war bislang nur die Ausstattung mit dem Interactor 100 beziehungsweise 200 möglich – eine Lösung mit fixiertem Pocket-PC. Sonst war der 10,4-Zoll-Monitor nur in Verbindung mit dem Interactor 600 als eine ins „lange“ Armaturenbrett der Baureihe „R“ integrierte Lösung zu haben.

Serienmäßig ist jetzt auch der Drehzahlmesser mit variablem grünen Bereich; auf den ersten Blick macht das bei Opticruise-Fahrzeugen wenig Sinn. Doch es gibt verschiedene manuelle Eingriffsmöglichkeiten: Zunächst über einen Dreh-Wipp- und Tippschalter an der Lenksäule, worüber alle Opticruise-Funktionen und die Funktionen von Motorbremse sowie Retarder (falls vorhanden) ideal zusammengefasst sind. Weiterhin kann der Fahrer das Opticruise über ein Power-Programm für Bergfahrten sowie über die Gaspedalstellung nebst Kick-Down-Punkt beeinflussen. Oft ist nach der Power-Programmwahl das Umschal-

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km 132,0 km
 Verbrauch Ø 20,4 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 81,8 km/h

davon: schwierige Strecke A 1

gefahrte km 51,8 km
 Verbrauch Ø 28,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 84,1 km/h

davon: einfache Strecke A 61

gefahrte km 80,2 km
 Verbrauch Ø 14,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 80,5 km/h

Landstraße

gefahrte km 70,7 km
 Verbrauch Ø 22,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 59,7 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 202,7 km
 Verbrauch Ø 21,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 72,7 km/h

Wetter

heiter; Wind: 2/W – SW; +25 bis +32° C

Ø = Durchschnitt



Gut zugänglich: Dank des großen Kabinen-Kippwinkels sind sowohl der Motor als auch andere Aggregate einfach erreichbar.



Auf Sicherheit: Die Kontroll- und Nachfüllpunkte sind gut erreichbar. Bei Scania gehört das Ölstandmessen noch zur Routinekontrolle.



Sicherer Aufstieg: Die günstige Einstiegssituation erleichtert den Fahreralltag im Verteilereinsatz.

ten auf Economic vergessen. Klar ist, dass bei dieser Einstellung und bei einfacher Topographie häufiger mal der Schaltpunkt für eine wirtschaftliche Fahrweise verpasst wird. Genau dann leuchtet das grüne Drehzahlmesserfeld auf und verlangt vom Fahrer eine Korrektur. So gesehen ist der variable Drehzahlmesser auch bei Opticruise ein überaus nützliches Detail.

Dank des vollluftgederten Fahrwerks mit elektronischer Niveauregelung nahm der P270 alle Fahrbahnebenenheiten und sogar kurze Fahrbahnstöße in der Komfortstufe bequemer Reisebusse. Trotzdem konnte sich das Fahrwerk durch eine geringe Spurrillenempfindlichkeit und hohe Fahrstabilität mit wenig Kurvenneigung auszeichnen. Da ist es kein Fehler, dass Scania beim voll-

luftgederten Testfahrzeug auf die serienmäßige Kabinenluftfederung verzichtet und mechanische Federelemente eingesetzt hat. So ergab sich, nach meinem Geschmack, zusammen mit dem luftgederten Fahrersitz genau die richtige Abstimmung – nicht zu weich und nicht zu hart.

Bestnoten waren, wie erwartet, auch für das Lenkverhalten zu vergeben: Die Leichtgängigkeit und ziemlich direkte Übertragung für ein zielgenaues Fahren sowie ausreichende Rückstellkräfte und eine gut dämpfte wie stabilisierte Lenkmittelstellung sind die wesentlichen Punkte.

Allerdings wurden auch einige Schattenseiten beim Scania P270 entdeckt. Da fiel zunächst die etwas gewöhnungsbedürftig aggressiv einsetzende Betriebsbremse auf. Weiterhin wurde im größtem Gang bei etwa 60 bis 65 km/h beziehungsweise bei ungefähr 1.100 bis 1.200/min und Zug/Schubwechsel auf leicht abfallendem Terrain eine Hystereseneigung der Tempomatregelung festgestellt. Außerdem war die Set-Taste im Multifunktionslenkrad für die Brems-



Der überaus ansprechende Fahrerplatz in der P-Kabine ist vorbildlich gelungen.

Alles konzentriert: Alle Opticruise-Funktionen sowie Motorbremse und Retarder lassen sich über diesen Lenksäulenhebel bedienen.

matfunktion nicht belegt. Das ist zwar kein direkter Fehler, weil diese Funktion nur bei Fahrzeugen mit Retarder zur Verfügung steht, führt jedoch zu Irritationen. Hier hat Scania bereits reagiert und setzt ab Herbst eine entsprechende Blindtaste ein.

Ein weiterer Punkt ist der weit nach hinten gesetzte Flaschenhalter auf der Motortunnelablage. Bei dieser Platzierung ist die Getränkeflasche ohne eine deutliche Änderung der Sitzposition mit Ablenkung vom Verkehr nicht zu erreichen. Hier halte ich eine Nachbesserung für wichtiger als rote Sicherheitsgurte. Die sind neuerdings für einen Aufpreis von immerhin 215 Euro für den Fahrer oder 425 Euro inklusive Beifahrer im Programm, um das Einhalten der Anschnallpflicht zu fördern.

Insgesamt präsentierte sich der Scania P270 als ein würdiger Vertreter seiner Baureihe. Die sehr günstige Einstiegssituation und der niedrig über der Fahrbahn angeordnete Kabinenboden

zeigen, dass bei der Entwicklung der schwere Verteilerverkehr und der Einsatz als Baufahrzeug im Mittelpunkt standen. Außerdem fällt es im schweren Segment weniger ins Gewicht, dass der Übergang zur Beifahrertür beschwerlich ist.

Die geforderte Typenvielfalt im schweren Mittelklasse-Segment wird von der Baureihe P zunächst über drei Fahrerhausvarianten abgedeckt: Neben der Standardkabine des Testfahrzeugs für den Verteilereinsatz stehen noch ein mittellanges Fahrerhaus für den Regionalverkehr und ein langes Fahrerhaus, das es auch mit extra flachem Dach gibt, für nationale Fernverkehrseinsätze im Programm. Allerdings gibt es keine schmalen P-Kabinen: Scania deckt den Fern- und Verteilerverkehr mit einer einheitlichen Kabinenbreite von 2,43 m ab.

Dank des 5-Zylinders mit 9 l sowie der 6-Zylinder-Dieselmotoren mit 11 und 12 l Hubraum reicht das Leistungsspektrum der Baureihe P von 230 bis 420 PS mit maximalen Drehmomentwerten von

1.050 bis 2.100 Nm. Entsprechend sind 8-Gang-Range- und 12-Gang-Range-Split-Getriebe mit und ohne Kriechgänge sowie ein Automat-Getriebe im Programm. Außerdem stehen als Option die Automatik-Getriebebeschaltung Opticruise und ein Retarder zur Wahl. Hinzu kommen noch eine Vielfalt an Achs- und Antriebskonfigurationen sowie niedrige Fahrgestellversionen und unterschiedliche Federungen wie Parabel/Luft- und Vollluft-Federungen mit elektronischer Niveau-Regulierung.

Die Basis-Fahrgestellversion P mit der Standardkabine CP16 steht mit 72.870 Euro in der verhandelbaren Nettopreisliste. Das vollausgestattete Testfahrzeug Scania P270 DB 4x2 MNB bringt es jedoch auf stolze 125.955 Euro. Darin sind unter anderem 7.540 Euro für Michelinbereifung 7-fach, 4.620 Euro für den Motortyp DC9 12 270, rund 3.355 Euro für das Opticruise und andere Details wie eine Klimaanlage für 2.415 Euro enthalten.

ADELBERT SCHWARZ