

Nostalgie trifft Gegenwart

Der Scania LB 110, aus guter alter Zeit, trifft den P 280, aus Scantias neuer Euro-6-Generation, zum Fahrvergleich.





Verklärte Nostalgie

Auch bei den Erzählungen der Fahrer, die damals in ihren besten Lebensjahren hinterm Lenkrad saßen, ist ebenfalls oft Nostalgie im Spiel, vor allem bei Themen wie „Kapitän der Landstraße“ und „frei unterwegs“. Da können die Greenhorns im Fuhrpark nur staunen. Immerhin liegt ihr Image – zumindest in Deutschland – ziemlich danieder. Im Zeitalter des Digi-Tachos müssen sich die Fahrer dem Takt einer digitalen Zeitmaschine unterwerfen, sie werden von Telematiksystemen auf jeden Tourenkm überwacht und obendrein auch noch schlecht bezahlt. Letzteres sollte sich in absehbarer Zeit aufgrund des weiter steigenden Fahrer-mangels bessern.

Attraktiver Verteiler-LKW: P 280, Baujahr 2013 (oben)
Liebevoll restauriert: LB 110 Super, Baujahr 1973 (links)

Scania holte den Oldtimer LB 110 Super aus dem Museum in Södertälje und startete von Schweden eine Oldtimer-Tour durch Deutschland. Ein mutiger Schritt, denn der Veteran wurde 1973 aufgelegt und hat inzwischen fast 41 Jahre sowie über 2,5 Millionen km auf dem Buckel. In Koblenz traf dann beim Vergleich mit dem Scania P 280 Nostalgie auf Gegenwart. Der Jungstar P 280 für das schwere Mittelklassesegment rollte 2013 vom Band, hat sich nach 25.000 km Fahrleistung gerade warmgelaufen und kann mit neuester Nutzfahrzeugtechnologie einschließlich Euro 6, Hightech-Assistenzsystemen und überdurchschnittlichen Komfort glänzen.

„Ja das waren noch Zeiten“, könnte dagegen der Oldtimer LB 110 gegenüber dem Frischling P 280 prahlen und weiter in Erinnerungen schwelgen: „Früher war eben alles besser, wir haben verlässlich Gewinne eingefahren, der Güterkraftverkehr war noch mengenmäßig konzessioniert und nicht für jedermann, es gab Frachttarife und verpflichtende Kabotageregeln bei den grenzüberschreitenden Transporten“.

Schmuckloses Arbeitsgerät

Nun, glücklicherweise vergisst der Mensch das Schlechte und erinnert sich meist nur an das Gute. Real betrachtet war damals das Leben für die „Kapitäne der Landstraße“ noch um einiges härter und körperlich anstrengender als heute. Das lässt sich auch am Oldtimer LB 110 ausmachen. Fürs Entree ist das Fahrerbein recht hoch auf den unteren Trittbügel in Baufahrzeug-Design zu schwingen, um dann das Körpergewicht nach oben zu hieven.

Im Vergleich zu heutigen Fernverkehrskabinen mit zwei Liegen ist das Volumen der LB-Kabine schon winzig. Das Interieur beherrschen harte, kantig geformte Oberflächen, teilweise unverkleidet und nur lackiert. Im Cockpit spiegelt sich ebenfalls der funktionelle Charm einer Arbeitsmaschine wider: Das Armaturenbrett besteht praktisch aus einer gestanzten Blechtafel, in der hinter einem aufgesetzten Blendschutz schlichte Einzel-Rundinstrumente und diverse Bedienschalter eingelassen sind.

Der Fahrer nimmt hinter einer unverkleideten, starr eingebauten Lenksäule mit aufmontierten Funktionshebeln und großem Speichenlenkrad Platz. Immerhin, es gibt einen vielfach verstellbaren Fahrerschwingsitz, der sich einfach auf eine günstige Sitzposition



Anno 1973: hoher Antritt, unverhüllte Technik



Anno 2013: günstige Einstiegsituation, fahren mit 2-Pedaltechnologie



Gegenwart: Wohlühl-Cockpit



Nostalgie: Cockpit einer Arbeitsmaschine und winziges Fernverkehrshaus

einstellen lässt und mit seiner verstellbaren Dämpfung sogar einigen Komfort bietet.

Zuverlässiger Oldtimer

Nach Betätigen des Startknopfs läuft beim betagten LB 110 der Motor sofort mit rundem Lauf an. Pedalerie und der Langschalthebel verlangen weniger Eingewöhnung als gedacht, jedoch einiges an Betätigungskraft ab. Auch von der Hydraulik-Lenkung wird vor allem beim Rangieren kräftiges Zupacken erwartet, was auch das große Lenkrad erklärt. Ansonsten zeigt sie sich zwar ein wenig indirekt, aber zielgenau und spurtreu.

Eigentliche bräuchte es keinen Drehzahlmesser, der Motor ist überdeutlich in der Kabine zu hören. Jetzt, wo der Fahrer mit dem Handling vertraut ist, kommt auch ein bisschen Fahrspaß auf. Allerdings ist beim Veteran mit Trommelbremsen, fehlendem ABS und fehlenden Sicherheitsgurten eine voraussehende Fahrweise besonders angebracht.

Außerdem war der LB 110 mit voller Nutzlast und knapp 16 t Gesamtgewicht unterwegs – ein weiterer Vertrauensbeweis von Scania in die Technik des Oldtimers. Der alte LB 110 wird mit dieser Last vom 275 PS starken 11-l-Dieselmotor erstaunlich agil vorangetrieben. Auch die Bremsen packen bei Bedarf verlässlich zu und lassen sich fein dosieren. Zusätzlich stellt die Motorbremse – wenn auch unter ziemlichem Getöse – eine spürbare Verzögerungsleistung zur Verfügung. Zusammen mit den schon genannten Fahreigenschaften gab es zu keiner Zeit ein Gefühl der Unsicherheit im Cockpit.

Spitzenmodell seiner Zeit

Immerhin zählte der LB 110 Super zu den damaligen Spitzenmodellen für den Fernverkehr. Er ist mit Baujahr 1973 einer der letzten Vertreter der „0“-Serie, die zusammen mit der damals neu eingeführten Typbezeichnung

ANZEIGE



im Jahre 1968 aufgelegt wurde. Übrigens gründeten die Schweden 1968 ihre erste Verkaufsniederlassung in Deutschland. In der Typbezeichnung LB 110 steht das „L“ für Lastwagen, „B“ für Frontlenker 4x2, dann die „11“ für den 6-Zylinder-Reihendieselmotor D11 mit 11 l Hubraum, der es auf rund 202 PS und 774 Nm maximales Drehmoment brachte, und die „0“ als Serie 0. Der Schriftzug „Super“ auf dem Kühlergrill kennzeichnete den Motor DS11

Euro 6: Saubere Luft dank Abgasnachbehandlung über Oxikat, Partikelfilter und SCR mit Ad-Blue.

der mit Turboaufladung 275 PS bei 2.200/min leistet und ein maximales Drehmoment von rund 1.060 Nm bei 1.400/min zur Verfügung stellt. Im Jahre 1974 wurde dann, zum Beispiel mit dem LB 111, die Serie „1“ aufgelegt.

Begeisternde Gegenwart

Im Vergleich zum Oldtimer LB 110 ist der Umstieg in den P 280 schon wie der Eintritt in eine andere Welt mit äußerst günstiger Einstiegssituation. Der Scania P 280 mit CP-16-Kabine zeigt sich als attraktives Verteilerfahrzeug mit zeitgemäßem Komfort dank geräumigem Innenleben, ideal gestalteten Fahrerplatz, elegantem Cockpit, übersichtlicher Instrumentierung, griffigem Multi-Funktionslenkrad sowie einem Interieur mit wohnlicher Atmosphäre, dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl.

Außerdem arbeitet im P 280 der 5-Zylinder-Reihendiesel DC09 113 aus Scantias neuester Euro-6-Motorenplattform. Der 9,3-l-Diesell leistet 280 PS bei 1.900/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 1.400 Nm bei 1.000 bis 1.350/min. Zu den technischen Leckerbissen des 5-Zylinders zählen die Scania XPI (Extra-high Pressure Injection)-Common-Rail-Kraftstoffeinspritzung, der Abgasturbo-lader mit variabler Geometrie (VGT) und eine umfassende elektronische Motorregelung.

Auf der Testfahrt konnte der P 280 mit hoher Fahrharmonie dank agilem Antritt und fülligem Drehmomentverlauf schon von unteren Drehzahlen an beeindruckend. Überzeugend auch das einfache Handling dank 12-Gang-Automatikschaltgetriebe Scania Opticruise in 2-Pedal-Technologie, leichtgängiger zielgenauen Lenkung und ausgezeichneten Sichtverhältnissen. Herausragend weiterhin der Federungskomfort des vollluftgefederten Fahrwerks bei hoher Fahrstabilität. Die At-

traktion ist jedoch der GPS-gestützte Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction) für eine intelligente, voraussehende und spritsparende Fahrweise unter Berücksichtigung der Straßentopographie. Hinzu kommen neueste Sicherheits-Assistenzsysteme wie Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt, Scheibenbremsen und EBS mit integriertem ASB- und ASR serienmäßig, außerdem sind optional neben Opticruise und Retarder auch ESP, ACC, LGS, Xenonlicht, Reifendrucküberwachung und vieles mehr verfügbar.

Interessanter Vergleich

Der aktuelle Scania P 280 hat also den Oldtimer LB 110 technisch um Welten hinter sich gelassen. Wie wirkt sich das jedoch auf den Verbrauch aus. Dazu wurden insgesamt rund 130 km auf einem Autobahnabschnitt mit anspruchsvoller Topographie gefahren. Am Ende wurde für den P 280 ein sparsamer Durchschnittsverbrauch von 20,9 l/100 km und beim LB 110 durstige 30,9 l/100 km errechnet. Damit liegen die beiden zwar weit auseinander, aber mit einer Differenz von rund 49 Prozent nicht so weit entfernt wie gedacht. Zumal sich der Veteran beim Vergleich mit seinem hohen, kantigen Aufbau sowie fehlenden Spoilerset und Seitenverkleidungen sowie Art der Bereifung stark benachteiligt war. Beim Tempo ließ sich der LB 110 nicht abschütteln und folgte in Sichtweite. Bei den Abgasemissionen trennen die beiden jedoch beim Vergleich der Grenzwerte fast Lichtjahre, zum Beispiel bei NO_x um das 36-fache, bei CO um das 2,8-fache und bei Partikel (Ausgangswert Euro 1) um das 36 fache und damit kaum noch messbar.

Hinzu kommt beim Oldtimer jede Menge Lärm, innen und außen. So gesehen ist der LB 110 im Museum wirklich am Besten aufgehoben.

Adelbert Schwarz

PS-Liga

Der LB 110 Super spielte zu seiner Zeit im Fernverkehr bei 38 t Zuggesamtgewicht mit 275 PS und einem maximalem Drehmoment von 1.060 Nm schon ziemlich weit oben in der PS-Liga mit. Übertroffen nur vom legendären LB 140 V8, der ab 1969 als „King of the Road“ mit seinem 350 PS starken 14-l-Motor über Jahre hinweg als leistungsstärkster LKW Europas an der Spitze stand. Im Jahre 1974 wurde dann, zum Beispiel mit dem LB 111, die Serie „1“ aufgelegt. Der LB 141 V8 hielt auch nach 1974 noch einige Jahre die Leistungsspitze.

Dagegen steht der P 280 mit 280 PS und 1.400 Nm ziemlich weit unten in Scantias LKW-Hierarchie im schweren Mittelklasse-Segment. Die LKW im schweren Fernverkehrs-Segment werden bei Scania überwiegend mit dem DC 13 in einer Leistungsbandbreite von 370 bis 490 PS mit 1.900 bis 2.550 Nm bestückt. Im „King of the Road“ verbaut Scania heute seinen mächtigen 16-l-V8, in Versionen von 520 bis 730 PS mit 2.700 bis 3.500 Nm. **AS**



*Bürstenwäsche
in Minutenschnelle!*

Stationär und mobil!

STR - Steinbrückner Reinigungstechnik GmbH

Rastenweg 9-11, D-53489 Sinzig

Tel. 0 26 42/97 05-0, Fax 97 05-22

E-Mail: info@steinbrueckner.de

www.steinbrueckner.de

