



Schicker Verteiler:
der Scania P 280 DB
4x2 MLB

Top vorgelegt

Beim ersten Euro-6-Verteilertest konnte der P 280 von Scania mit Sparwerten und Komfort überzeugen.

Mit dem P 280 DB 4x2 MLB hat Scania jetzt auch beim Verteilertest überraschende Sparwerte vorgelegt. Damit liefert der schwedische LKW-Fabrikant einen weiteren Beweis dafür, dass ihm seine zweite Euro-6-Motorengeneration vortrefflich gelungen ist. Zuvor hatte Scania schon mit dem G 450 Streamline auf der ETC 2013 in Northeim und mit dem G 410 Streamline auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger mit den neuen 12,7-l-Euro-6-Motoren im schweren Fernverkehrssegment den Sparmeister-Titel erringen können.

Jetzt führen die Schweden mit dem P 280 auch im schweren Mittelklassesegment beim ersten Euro-6-Verteilertest den Sparmeistertitel ein. Beim 18-t-Solo-Verteiler-Test des KFZ-Anzeiger ist ein Gesamtergebnis mit ei-

nem Durchschnittsverbrauch von 20 l/100 km schon eine bemerkenswerte Vorlage. Der Scania P 280 lag mit einem Durchschnittsverbrauch von 19,5 l/100 km bei einer flotten Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,4 km/h sogar noch darunter (Einzelergebnisse siehe Kasten). Und auf dem Autobahnabschnitt waren es sehr sparsame 17,9 l/100 km bei schnellen 79,3 km/h.

Daran ändert sich nicht viel, wenn der Fairness wegen auch noch der Ad-Blue-Verbrauch von 3,5 Prozent je l Diesel/100 km kostengewichtet im Verhältnis von 1,20 Euro/l Diesel zu 0,60 Euro/l Ad-Blue hinzugerechnet wird. Somit ergeben sich dann Verbrauchswerte von 19,8 l/100 km beim Gesamtergebnis und von 18,2 l/100 km auf dem Autobahnabschnitt.

Euro-6-Hightech

Im P 280 arbeitet der 5-Zylinder-Reihendieselmotor DC09 113 aus Scantias neuester Euro-6-Motorenplattform. Der 9,3-l-Dieselmotor leistet 280 PS bei 1.900/min und verfügt über ein maxima-

„Einen schlechten Ruf kann ich mir nicht leisten. Deshalb leiste ich mir die Qualität von CharterWay.“

Wer täglich Pakete ausliefert, kennt das: Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit sind das A und O der Branche. Mercedes-Benz CharterWay bietet dafür mit seiner Mietflotte aus über 7.000 Nutzfahrzeugen immer die ideale Lösung. Zum Beispiel mit der neusten Generation des Sprinters. So decken Sie nicht nur professionell Ihre Auftragsspitzen und Ausfälle ab, sondern behalten auch Ihren guten Ruf. Mehr dazu finden Sie an unseren über 70 Standorten oder unter www.charterway.de



Eine Marke der Daimler AG



Mercedes-Benz

CCAP ist jedem Fahrer überlegen. Gleiches gilt auch für das Opticruise sowohl mit als auch ohne CCAP-Aktivierung.

Scania Euro 6

Die neueste Systemgeneration für eine umfassende Euro-6-Motorregelung wurde von Scania in enger Zusammenarbeit mit Motor- und Getriebeingenieuren entwickelt. Geregelt werden zum Beispiel: Kraftstoffeinspritzung, Abgasrückführung, Ladeluft, Kühlerlüfter und Motorbetriebstemperatur, Turbolader mit variabler Leitschaufelverstellung, Abgasbremse, Einhaltung der Abgasnormen (NO_x-Kontrolle) sowie die Abgasnachbehandlung über Oxikat (DOC), Partikelfilter (DPF) und SCR mit Ad-Blue. Ebenso sind die neueste Version von Scania Opticruise sowie der GPS-gestützte Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction) und das Bremsenmanagement in den Regelverbund integriert.

Darüber hinaus stellt das System auch Bord-Diagnosefunktionen bereit und ermöglicht eine detaillierte Protokollierung der Betriebsdaten zur späteren Auswertung. **AS**

les 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 Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und eine umfassende Motorregelung.

Im Vergleich zu den 6-Zylinder-Reihenmotoren baut der 5-Zylinder DC09 sehr kompakt und bringt weniger Gewicht auf die Waage. Davon können Kunden in den Leistungsklassen von 250 bis 360 PS mit maximalen Drehmomenten von 1.250 bis 1.700 Nm profitieren. Den systembedingten Nachteil hoher unausgeglichener Massekräfte hat Scania mit einer aufwändigen 2-Ausgleichwellentechnik eliminiert. Damit besitzt der DC09 die hohe Laufruhe von 6-Zylinder-Motoren.

Sympathischer Geselle

Beim Test stellte sich der Scania P 280 als attraktives Verteilerfahrzeug in ansprechendem Design vor. Dank der Kabine CP 16 mit einer Innenlänge von etwa 1,60 m hat das Testfahrzeug einen überdurchschnittlich zeitgemäßen Komfort mit geräumigem Innenleben, großzügigen Stauräumen hinter den Sitzen sowie günstig platzierten Ablagen im Fahrerumfeld zu bieten. Hinzu kommen der ideal gestaltete Fahrerplatz, das elegante Cockpit mit übersichtlicher Instrumentierung und griffigem Multi-Funktionslenkrad. Das Interieur zeichnet sich durch eine überaus wohnliche Atmosphäre dank dezenter Farb- und hochwertiger Materialwahl aus.

Ein weiterer Pluspunkt ist die günstige Einstiegssituation mit niedrigem Kabinenboden über der Fahrbahn. Dafür besitzt die tief aufgesetzte CP-16-Kabine einen hohen Motortunnel und dadurch einen beschwerlichen Überstieg zur Beifahrertür.

Überzeugende Fahreindrücke

Das Testfahrzeug konnte bei den Fahreindrücken mit hoher Fahrharmonie überzeugen. Bei dem reichlichen Leistungsüberschuss



Idealer Arbeitsplatz: das Cockpit in der CP-16-Kabine

dank 280 PS und 1.400 Nm ist der P 280 als 18-Tonner mit einem Leistungsverhältnis von immerhin 15,6 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 77,8 Nm/t unterwegs. Beim 5-Zylinder-Diesel sorgt der VGT schon bei unteren Drehzahlen für einen fülligen Drehmomentverlauf und agilen Antritt. So lässt sich zügig-elegant auf Marschtempo beschleunigen.

Beim Test hat vor allem das Automatikschaltgetriebe Scania Opticruise in 2-Pedal-Technologie, auf Getriebebasis GR 895 überzeugt. Eigentlich ist beim Soloeinsatz kein 12-Gang-Range-Getriebe nötig. Doch eine feine Getriebestufung hat auch Vorteile – vor allem wenn Opticruise die Gangwahl treffsicher

ANZEIGE



PLATINUM CLASS

- SMARTER
- EFFIZIENTER
- MODERNER

PacLease.biz

PacLease TRUCK & TRAILER RENTAL **DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!**

DAF Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

Fakten kompakt Scania P 280 EEV 4x2



Fahreinsatz:
Kabinen-Kipphydraulik mit Handpumpenbetrieb



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

+ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstiger Einstieg; zeitgemäßer Komfort im Verteilereinsatz; günstig platzierte Ablagen, optionale Ruheausstattung.

- Schwieriger Überstieg zur Beifahrertür.

Antriebsstrang

+ Elastischer Motor; hohe Fahrharmonie, wirtschaftlicher Verbrauch.

Fahrwerk

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

Sicherheit

+ Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt, Scheibenbremsen und EBS mit integrierter ASB- und ASR serienmäßig; viele Sonderausstattungen von Opticruise und Retarder bis ESP und ACC, LGS, Xenonlicht und vieles mehr verfügbar.

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:

Typ: Solo-LKW 4x2 mit 16-Paletten-Kofferaufbau und 1,5-t-Stahl-Ladebordwand,

Länge gesamt:	9,30 m
Breite:	2,55 m
Höhe:	3,37 m
Fahrgestell 4x2, Länge:	8,85 m
Breite:	2,55 m
Höhe (Kabinendach):	2,89 m
Radstand:	4,90 m
Wendekreisdurchmesser:	19,12 m
Leergewicht Fahrgestell 70020):	ca. 6.375 kg
Testfahrzeug fahrbereit, komplett mit Aufbau, vollem 300 l Diesel- und 80 l Adblue-Tank, Fahrer:	ca. 9,8 t
zulässige Achslasten vorn/hinten:	8,0 t/11,5 t;
zulässiges Gesamtgewicht:	18,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Scania DC09 113 280 Euro 6: flüssigkeitsgekühlter 5-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT), Abgasrückführung (EGR), Oxikat (DOC), Partikelfilter DPF, SCR-Technologie mit Ad-Blue; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung „Scania XPI“;

Habraum:	9,3 l;
Leistung bei 1.900/min:	280 PS (206 kW)

max. Drehmoment bei 1.000–1.350/min: 1.400 Nm

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania Opticruise, GRS 895 R, 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung Opticruise in 2-Pedaltechnologie

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre;

Übersetzung: 3,07:1;

Gesamtauslegung: 1.w324/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne: starre 8,0-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 Michelin Energy Savergreen vorn: XF; hinten: XD

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km:	115,6 km
Verbrauch Ø:	17,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø:	79,3 km/h
davon 50% schwieriger Abschnitt:	21,8 l/100 km bei 79,7 km/h
und 50% einfacher Abschnitt Ø:	14,2 l/100 km bei 78,9 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.; 16% Autobahn	
gefahrte km:	65,4 km
Verbrauch Ø:	22,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø:	62,7 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung, 2,0 km	
Verbrauch Ø:	66,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø:	69,2 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke	
gefahrte km:	181,0 km
Verbrauch Ø:	19,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø:	72,4 km/h

Wetter

heiter/sonnig;
Wind: 1 bis 2 aus SW;
Temperatur +5 bis +11°C



16-Paletten-Verteileraufbau: 2,13 m lichte Innenhöhe



Großzügiger Klapprtritt: immer wieder praktisch

Scania XPI

Bei allen Euro-6-Dieselmotoren von Scania kommt XPI (extra Hochdruck-Common-Rail-Einspritzung) zum Einsatz, mit einem maximalen Einspritzdruck von 2.400 bar. Wichtiger für eine optimale Verbrennung ist jedoch der sehr hohe mittlere Einspritzdruck von 1.800 bar, um die dreistufige Einspritzung präzise steuern zu können. Die Voreinspritzung reduziert das Verbrennungsgeräusch und trägt dazu bei, die Schadstoffemissionen zu senken. Die folgende Haupteinspritzung sorgt für eine effiziente Verbrennung im exakt richtigen Augenblick. Und die Nacheinspritzung fördert die Verbrennung der Rußpartikel und trägt zur Steuerung der Abgastemperatur bei. Umfang, Zeitpunkt und Druck dieser drei Einspritzvorgänge werden für jeden Zylinder und bei jedem Zyklus neu berechnet. Der gesamte Prozess wird kontinuierlich überwacht und gesteuert. Außerdem sind je nach Einsatzbedingung nicht immer alle drei Einspritzungen bei jedem Verbrennungszyklus erforderlich, was zusätzlich Kraftstoff spart.

AS

cher übernimmt, um beste Verbrauchswerte zu erzielen und sich die Option für einen wirtschaftlichen Gliederzugeinsatz offen zu halten.

Wie erwartet zeigte sich die Lenkung zielgenau, leichtgängig und mit gut gedämpfter Mittelstellung sowie ausreichenden Rückstellkräften ausgestattet. Hinzu kommen ausgezeichnete Sichtverhältnisse aus der Kabine heraus über die großdimensionierten Rückblickspiegel. Beim P 280 ist auch der herausragende Federungskomfort des vollluftgefederten Fahrwerks bemerkenswert. Damit „schwebt“ der Verteiler-LKW bei hoher Fahrstabilität schon fast in Reisebusgüte über Schlechtwegstrecken.

Der Clou ist jedoch die Kombination Opticruise mit dem GPS-gestütztem Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction). Der intelligente Geschwindigkeitsregler kennt mit Hilfe von GPS-Navigation und Geländedaten die Straßentopographie etwa 3 km im Voraus und kann Steigungen dank zuvor geringfügig erhöhtem Tempo mit vollem Ladedruck angehen. Das spart in der Regel einen Schaltvorgang im Berg. Außerdem nutzt CCAP kurz vor der Bergkuppe den Schwung der Gewichtskraft und lässt das Fahrzeug im Schubbetrieb ins nachfolgende Gefälle rollen. Damit hat CCAP auch einen nennenswerten Anteil an den Sparwerten.

Die Arbeitsweise der CCAP-Hightech ist jedem Fahrer überlegen. Gleiches gilt auch für das Opticruise sowohl mit als auch ohne CCAP-Aktivierung. Außerdem sorgt ein spezielles Motorbremsschaltprogramm bei Akti-

vierung automatisch für ein effektives Drehzahlniveau, um die beim 18-Tonner recht wirksame Motorbremsleistung von 246 PS bei 2.400/min besser nutzen.

So ist der Fahrer konditionssicher und voll auf das Verkehrsgeschehen konzentriert unterwegs und kann die intelligenten Systeme durch eine voraussehende Fahrweise unterstützen. Das erhöht die Sicherheit und bringt eine weitere Kraftstoffersparnis.

Die Preisfrage

Bei all diesen Vorteilen ist es eigentlich schade, dass gerade im Verteilersegment eher selten Fahrzeuge mit Automatik-Schaltgetriebesystemen geordert werden. Jedenfalls dürfte sich der Aufpreis von rund 2.468 Euro für die Kombination von 2-Pedal-Opticruise mit CCAP durch erhöhte Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Fahrerbindung rasch amortisieren.

Doch die solide Hightech-Qualität von Scania hat ihren Preis. Immerhin bringt es das vollluftgefederte Testfahrzeug Scania P 280 DB 4x2 MLB - wie gefahren, jedoch ohne Aufbau - laut verhandelbarer Nettopreisliste auf stolze 91.643 Euro. Im Vergleich zum mit etwa 65.503 Euro eingepreistem Standard-Chassis sind das rund 26.503 Euro mehr. Dafür wird „all inclusive“ geliefert, bei der Komplettausstattung einschließlich Spoiler, Reifenfülldrucküberwachung, Klimaanlage, Fahrer-Airbag und Gurtstraffer dürfte kaum noch ein Wunsch offen bleiben - bis auf die elektronische Ölstandskontrolle, die nach wie vor bei Scania nicht zum Einbau kommt.

Adelbert Schwarz