



Scania Irizar PB 480

Neuer Antriebsstrang für das Flaggschiff mit 480 PS –

Mehr oder weniger

Das Scania-Flaggschiff tritt neuerdings mit 10 PS mehr an und soll dafür weniger Kraftstoff verbrauchen. Was bringt die Kraftkur, mit welchen Effekten kann der Unternehmer rechnen?

Sein Eindruck ist noch frisch: Erst vor wenigen Monaten kreuzte der Superhochdecker aus der spanisch-schwedischen Kooperation unseren Weg. Dieses Mal wollen uns die Schweden ihre besondere Antriebskompetenz nachweisen, obwohl doch ihr Dreiachser auf 1.000 Testkilometern (siehe Testbericht Bus-Fahrt 12/07) eine gute Figur gemacht hatte. Denn jetzt gibt

es einen Leistungszuschlag für das Topaggregat. Der Turbocompound-Motor in Euro-4-Trimm zieht mit seinen LKW-Kollegen gleich – jetzt hat er standesgemäße 480 PS, und beim maximalen Drehmoment legen die schwedischen Techniker noch 50 Newtonmeter nach. Das klingt bescheiden, dennoch lohnt sich ein näherer Blick auf die Datenlage. Der neue Motor hat ohne Zweifel mehr

Mumm: Über den gesamten Drehzahlbereich, aus dem Leerlaufbereich und bis hin zur Abregeldrehzahl bei 1.900 Umdrehungen liegen Leistungs- und Drehmomentkurve oberhalb des früheren 470ers.

Mehr Leistung – weniger Drehzahl. Doch zum Schnellfahren ist dieser Leistungsüberschuss heute viel zu schade.



mit widrigen Verhältnissen auf Testfahrt

Ein neues Overdrive-Getriebe mit langem zwölften Gang und eine passende Hinterachsübersetzung (mit $i = 3,07$ ist sie sogar kürzer) sorgen dafür, dass dem Motor bei Tempo 100 gerade mal 1.270 Umdrehungen abgefordert werden – der 470er musste hier noch mit 1.470 U/min ran –, was dem Verbrauch auf der Autobahn zugutekommen soll sowie die Geräuschkulisse verbessert. Ob der Neue jetzt alles besser kann? Auf der Autobahn rollt er entspannt dahin und hat an normalen Autobahnsteigungen keine Mühen, die Reisegeschwindigkeit zu halten. Einfach das Gaspedal durchtreten, der Scania-Diesel mit der zweiten Turbine im Auspufftrakt hat mit 1.270 Umdrehungen 2.250 Nm Drehmoment und beinahe 420 PS zu bieten; da darf die Drehzahl bis auf 1.000 Umdrehungen sinken. Wer die



Kräftiger Antrieb mit ausgewogenem Charakter – ESP gibt es weiterhin nur gegen Aufpreis.

Ruhe weg hat, lässt den Dampfhammer im Heck machen. Der schiebt die mehr als 21 Tonnen schwere Fuhre souverän gelassen und ohne Vibrationen voran, bis er sein Reisetempo wieder erreicht. Auf der Landstraße bemüht das Getriebe allerdings den elften Gang bei passgenauen 1.270 Umdrehungen, die das Getriebe mit direktem Durchtrieb liefert. Ein Hochschalten lohnt nur für das Rollen – man landet bei 1.000 Umdrehungen, die auf hügeliger Strecke keine Reserven mehr bieten.

Anfahrhilfe. Es ist ohnehin besser, wenn man den Schaltempfehlungen des automatischen Opticruise-Getriebes folgt. Stets wählt es unter den zwölf Gängen den richtigen, die Anschlüsse passen nahtlos. An langen Autobahnsteigungen zeigt der Motor seine starken Seiten, wenn er ziehen darf. Geht es lange steil bergauf, lässt der Rechner in der Powerschaltung höhere Drehzahlen zu. Da hilft auch ein Griff zum griffgünstigen Schaltwählhebel am Lenkrad oder ein Kick-down am Fahrpedal – der Scania-Antriebsstrang hat stets in jeder Fahrsituation genug Dampf. Lob verdient auch die Anfahrhilfe, die den schweren Bus nicht nur für wenige Sekunden in der Steigung hält, sondern so lange, wie es der Fahrer braucht. Erst wenn er beim Anfahren das nötige Drehmoment abrufft, löst sich die Bremse. Weniger Gefallen findet das Getriebe, wenn man sich in den innerstädtischen Verkehr einreicht. Stets muss der Fahrer vor dem Stopp das Kupplungspedal treten. Wer schon viele

kupplungsfreie Kilometer hinter sich hat, vergisst schon mal die lästige Verpflichtung und würgt wenig elegant und von Vibrationen begleitet den Motor ab.

Keineswegs enttäuschen die Beschleunigungswerte, auch wenn sie im Ver-

TECHNISCHE DATEN

Scania Irizar PB

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder Scania DT1217, stehend im Heck; nasse, auswechselbare Zylinderlaufbuchsen, Einzylinderköpfe, Turboaufladung und Ladeluftkühlung plus Turbocompound-Turbine, elektronische HPI-Hochdruckeinspritzung über hydraulische Pumpe-Düse-Elemente, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit Abgasrückführung

Hubraum: 11.716 cm³

Bohrung/Hub: 127/154 mm

Nennleistung: 353 kW/480 PS
bei 1.900 U/min

Max. Drehmoment: 2.250 Nm bei
1.100–1.450 U/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung

Getriebe: automatisches Zwölfgang-Schaltgetriebe Scania GR50 895 R mit Opticruise-Schaltsystem

Übersetzungen von $i = 9,13-0,80$,
einfach untersetzte Hinterachse $i = 3,07$

Bereifung: 315/80 R 22.5

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12.920/2.550/3.900 mm

Radstand: 5.730/1.500 mm

Vorderer Überhang: 2.690 mm

Hinterer Überhang: 3.000 mm

Wendekreis: 20.370 mm

Fußbodenhöhe: 1.580 mm

Innenstehhöhe vorne/hinten: 2.050 mm

Kofferraumvolumen: 10 m³

Leergewicht (jt. Hersteller): 16.860 kg

Testgewicht: 21.440 kg

Zul. Gesamtgewicht: 22.260 kg

Sitzplätze: 44 + 1 + 1

Preis (Testwagen): 313.000 Euro



PB-Power: Turbocompound-Reihensechszylinder mit 480 PS und 2.250 Nm Drehmomentmaximum



Testroutine: satellitengestützte Fahrleistungsmessung

MESSWERTE	
Beschleunigung	
0-60 km/h.....	19,0 s
0-80 km/h.....	29,1 s
0-100 km/h.....	42,4 s
Elastizität	
80-100 km/h (12. Gang).....	15,5 s
Innengeräusche	
100 km/h	
Front/Mitte/Heck.....	68,1/66,5/67,1 dB(A)
Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch bei 80 km/h.....	18,0 l/100 km
Verbrauch bei 100 km/h.....	26,5 l/100 km



oben: Moderate 1.270 Umdrehungen bei Tempo 100 – das spart Kraftstoff und senkt das Geräuschniveau.

unten: Wer es genau wissen will, muss messen: Der Rücklauf des Kraftstoffs erhöht die Tanktemperatur.

gleich zum 470er-PB etwas verhaltener ausfallen. Legte der deutlich bissigere Vorgänger mit kurzem Antriebsstrang Bestwerte in seiner Klasse vor, so rückt der eher komfortorientierte Nachfolger mit guten Werten in das vordere Mittelfeld. Auf der Langstrecke schlägt die Stunde des neuen Antriebs, der bei Teillast nur milde grummelt und selbst unter Volllast nicht markig klingt. Aller-

Die Heizung ist bestens für winterliche Temperaturen geeignet.

dings sind diesmal die Werte des ersten Tests nicht zu schlagen, zu gut war der Vorgänger bei herbstlichem Wetter und Temperaturen von 16 Grad unterwegs. Der Klimaerwärmung zum Trotz behindern Schneefall und Kälte die erwartete Rekordfahrt – Schnee, Matsch und Wasser auf der Straße sowie die Aussicht auf eine Bergwertung mit Schneeketten machen unsere Planungen zunichte.

Dennoch lassen die wenigen ermittelten Werte durchaus handfeste ökonomische Qualitäten vermuten. Für das Aha-Erlebnis des Tages sorgten die Konstantfahrten auf der Autobahn, die zur Testroutine zählen. Trotz schlechter Bedingungen unterbot der Hispano-Schwede die Verbrauchswerte seines Vorgängers und ließ ahnen, was unter optimalen Voraussetzungen möglich wäre. Ohne gerechtes Ergebnis blieb die Geräuschmessung, die wegen irregulärer Verhältnisse nicht die angestrebten Werte liefer-

te. Bei der Qualität der Heizung sind wir uns aber sicher: Für winterliche Temperaturen ist der Scania Irizar PB vortrefflich gerüstet. Mit Extra-Konvektoren im Heck, an den Türen und im Cockpit erwärmt sich der Dreiachser schnell und gleichmäßig.

Neue Euro-5-Motoren. Ende des Jahres ziehen bei den Scania-Omnibussen neue Euro-5-Motoren ohne SCR-Abgas-technik ein, die jetzt schon in den LKW ihre Reife erfahren. Das Scania-Flaggschiff PB erhält dann Reihensechszylinder mit 12,7 Liter Hubraum, die auf die zweite Turbine im Abgasstrang verzichten. Ihre besondere Stärke beziehen sie aus einem mit Cummins entwickelten Common-Rail-Einspritzsystem, das XPI heißt und mit Drücken bis zu rekordverdächtigen 2.400 bar einspritzt. Fahrleistungen der besonderen Art versprechen – so soll der neue King of the Road aus Spanien und Schweden mit 480 PS und nachdrücklichen 2.500 Nm anschieben – was eine neue Herausforderung für das Bus-Fahrt-Testteam bedeutet.

WOLFGANG TSCHAKERT

TESTERGEBNIS	
Autobahn	
leicht bis mittelschwer.....	
Verbrauch Ø.....	28,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø.....	98,2 km/h
Landstraße	
leicht bis mittelschwer	
Verbrauch Ø.....	30,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø.....	76,5 km/h
	Ø = Durchschnitt

