

Berlin-Doppeldecker von Scania:
Kurzes Format und ein paar Zentimeter mehr Höhe, charakteristisch sind die stabilen Astabweiser vor der Frontscheibe im Oberdeck.



Versuchsballon mit Obergeschoss

Mit dem Erfolg im Rücken wagt sich der schwedische Hersteller auch auf neues Terrain. Derzeit erprobt die BVG einen Scania-Doppeldecker im Linieneinsatz. Der elf Meter lange Zweiachser basiert auf der aktuellen Citywide-Generation, wir konnten eine Proberunde drehen.

Die Doppeldecker sind aus Berlin nicht wegzudenken, sie werden von den Fahrgästen nach wie vor gern angenommen. Nur bei der Lieferantenfrage hat sich der Wind gedreht. Galten die großen Gelben früher als MAN-Domäne, so sieht man neuerdings andere neue Marken und Typenschilder. Die BVG-Verantwortlichen erproben neue Formate, die älteren Dreiachs-Doppeldecker sind 13,7 m lang und im Umgang etwas sperrig. Kürzere und wendigere Fahrzeuge fürs innerstädtische Geschäft sind gefragt, die Berliner haben jetzt zwei kürzere Zweiachser in der Erprobung. Einer stammt von VDL, der andere eben von Scania. Bevor eine größere Tranche geordert wird, müssen sich die beiden Prototypen im Praxiseinsatz bewähren.



**Breite Mitteltür mit Rampe:
Fürs Kneeling wird nur die
Vorderachse abgesenkt.**

Der Doppeldecker von Scania misst 10,94 m und mit Ausnahmegenehmigung 4,06 m Höhe, ein Format, ähnlich wie es die Schweden auch in England vertreiben. Hier führt nur eine Treppe ins Obergeschoss, im Gegensatz zum etwas längeren holländischen Pendant, das über zwei Aufgänge verfügt. Die Fuhrpark-Verantwortlichen wollen testen, welche Lösung sich besser bewährt. Es geht um die Belegung des Oberdecks, den Fahrgastfluss und überhaupt die Wirtschaftlichkeit. Ein paar Zentimeter mehr Höhe limitieren den Doppeldecker weniger, die Stehhöhe beträgt unten reichliche 1,95 m und oben noch 1,68 m.

88 Fahrgäste auf zwei Ebenen

Der Scania wiegt gemäß Herstellerangaben gut eine halbe Tonne weniger als der Holländer, 11.940 kg Leergewicht inklusive 300 Liter Kraftstoff und Klimaanlage wären ein ausgezeichnete Wert. Mit 18 t zGG darf der Scania 88 Fahrgäste aufnehmen, mit der in Brüssel beschlossenen Erhöhung würde der Citywide DD auch mehr packen. Konsequenz

Technische Daten: Scania Citywide

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	10.943/2.550/4.060 mm
Stehhöhe unten/oben	1.950/1.680 mm
Kraftstofftank	300 l
Adbluebehälter	45 l
Leergewicht lt. Hersteller	11.940 kg
Testgewicht	16.300 kg
Sitzplätze unten/oben	24 + 5/45
Fahrgastkapazität	88

Motor

Reihensechszylinder Typ DC07 101, im Heck quer eingebaut, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, Einspritzung per Common-Rail-System; schadstoffarm nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Abgasnachbehandlung und DPF

Hubraum	6.700 cm ³
Nennleistung	208 kW (280 PS) bei 2.100/min
Max Drehmoment	1.100 Nm bei 1.200–1.600/min

Fahrwerk

Starre Vorderachse Typ Scania AMA 780 mit Stabilisator; angetriebene ZF-Portalachse Typ AV 132. Bereifung 275/70 R 22,5

Kraftübertragung

Sechsgang-Getriebeautomat ZF Ecolife 1002 mit Retarder. Achsübersetzung i = 6,20

Bremsanlage

Zweikreis-Druckluft-Bremssystem EBS 5 von Knorr-Bremse, zul. Betriebsdruck 10 bar, Scheibenbremsen an allen Achsen; Dauerbremse hydraulischer Primärretarder, gestängelte Federspeicher-Feststellbremse und Haltestellenbremse auf allen Achsen.

Lenkung

Hydraulische Kugelumlauf lenkung Typ ZF Servocom 8098 mit variabler Übersetzung.

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Anlasser u. Lichtmaschinen
- Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen
- Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile
- Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 03529/5743-0 · Fax -28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de
 D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81
 Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683



VDV-konformes Cockpit von Scania: gut geordnet, einwandfreie Ergonomie



45 schicke Fahrgastsitze (von Grammer) im Oberdeck: Freundlich helle Atmosphäre, Fahrgastinformationen über große Lawo-Monitore



Unterflur im Untergeschoss: Ausreichend Stehhöhe ist gewährleistet, links (im Bild rechts) für eine breite Treppe nach oben.

wird Leichtbau betrieben. Der Scania-Doppeldecker besitzt wie seine gewöhnlichen Citywide-Kollegen eine Aluminium-Struktur, die Zwischendecke besteht aus einem steifen Stahl-Kunststoff-Sandwich, der dennoch Gewicht spart. Mit Blick aufs Gewicht ist auch die Triebwerksentscheidung gefallen. Der 6,7 l kleine Cummins-Sechszylinder, der bei Scania DC 7 heißt, spart etwa 400 Kilo gegenüber dem sonst üblichen Fünfzylinder mit 9,3 l Hubraum, die Kombination hat sich bereits in Großbritannien bewährt.

Das ebene Untergeschoss macht mit einem großzügigen Stehplatzbereich mittschiffs einen aufgeräumten Eindruck. Rechts neben der Mitteltür die Rollstuhl- oder Kinderwagen-Abstellfläche, gegenüber bieten Klappsitze eine höhere Flexibilität der Belegung. Die bequeme Fünfer-Bank im Heck verdankt der Scania-Doppeldecker seinem Quermotor, der im Separée arbeitet. Links geht es über eine breite und sicher begehbbare Treppe in Fahrtrichtung nach oben. Die digitale Anzei-

ge beim Aufgang zeigt an, wie viele Sitzplätze noch frei sind. Oben angekommen, wird man vorn von einer Glaskuppel empfangen, die viel Tageslicht ins Obergeschoss flutet. Ob im Sommer auf den Vordersitzen der Hut brennt, können wir heute nicht sagen.

Guten Noten fürs Cockpit

Der Fahrer-Arbeitsplatz ist bestens bekannt, er erfüllt die Anforderungen des VDV und lässt sich, egal ob groß oder klein, von jedermann prima bedienen. Typisch Scania sind die erstklassigen Pedale, alle Schalter gehen gut zur Hand, der separate Monitor zeigt das Untergeschoss und beim Reversieren den Rückraum hinterm Heck. Der Cummins-Motor, kein Leisetreter, macht sich gleich im Leerlauf bemerkbar. Mit 280 PS und 1.100 Nm Drehmoment ist er kein Ausbund an Temperament, mit voller Belegung hat er gut zu tun. Aber ihm steht eine flinke Ecolife-Automatik von ZF zur Seite, und die Hinterachs-Übersetzung ist passend gewählt. So kann sich der hohe Zweiachser zügig aus den Haltestellen in den fließenden Verkehr einreihen, schnell und ruckfrei werden die nächsten Gänge nachgelegt – mehr muss der Doppeldecker nicht können.

Die Lenkung ist markentypisch leichtgängig und präzise, der Zweiachser folgt den Lenkbefehlen direkt und lässt sich mit leichter Hand dirigieren. Trotz hauseigener Starrachse vorn, auch den stabilen Stabilisatoren geschuldet, die für ein sehr steifes Fahrwerk sorgen. Auf den strapazierten Berliner Straßen sind jedenfalls Nehmerqualitäten gefragt, aber bisherige Doppeldecker-Fahrer wurden auch nicht verwöhnt.

Die Fahrgäste sind gut untergebracht. Sie sitzen, gerade oben, auf 45 bequemen Stühlen. Jede Sitzreihe ist mit USB-Steckdosen bestückt, die Mobiltelefone oder Tabletrechner nachladen. Und über zwei große 29-Zoll-Monitore werden oben und unten Fahrgastinformationen gereicht, die man auch noch im Heck sehen kann. LED-Lichter innen beleuchten den Innenraum taghell, die Klimatisierung sorgt für angenehme Temperaturen und einen hohen Luftdurchsatz.

Die kommenden Monate werden zeigen, wie gut sich der kurze Scania-Doppeldecker im laufenden Betrieb schlägt. Und erst recht im Vergleich zum etwas längeren Wettbewerber von VDL, der mit vergleichbarem Antrieb, aber anderem Innenraumkonzept antritt – zwei Fahrzeuge von zwei ambitionierten Herstellern, die hier mit speziellen Qualitäten aufwarten.

Wolfgang Tschakert



Mit Scania-Fahrwerk und -Antrieb verdient sich der Astromega von van Hool gute Noten, er wird bei Scania verkauft und gewartet.

Gemeinsame Sache

An der hohen Nachfrage nach Reisedoppeldeckern möchte auch Scania teilhaben. Kein Problem für die Schweden: Sie arbeiten hier mit van Hool zusammen, der belgische Astromega mit Scania-Fahrgestell hat sich in Skandinavien bestens bewährt.

Vor Jahren noch galten die Reisedoppeldecker als aussterbende Gattung, jedenfalls hierzulande. Nur wenige Hersteller hielten das Fähnchen hoch, um ihre wenigen, aber guten Kunden zu bedienen. Erst der Fernlinienboom brachte wieder Schwung in den Markt und gab den Anbietern der Doppelstöcker Recht. In Deutschland sind die Verhältnisse klar: Das Setra-Produkt S 431 DT dominiert den Markt, aber schaut man über die Landesgrenzen, kommt auch der belgische Astromega TDX auf auskömmliche Zahlen. Und in Skandinavien hat sich ein Erfolgsmodell etabliert, das die rührige Scania-Vertriebsmannschaft auch im deutschsprachigen Raum



Der eher konservative belgische Doppeldecker ist kein Blender, macht aber im Einsatz eine gute Figur.



Die Einbauten werden robust ausgeführt. Auf Wunsch: Kücheneinbau über der Vorderachse.



Rollstuhltaugliche Mitteltür: Podest und Sitze stören hier, die LED-Ausleuchtung der Stufen fällt positiv auf.

Oben: Kein Honigglecken – Gepäck einladen im Astromega – nur 7,2 m³ über dem Antrieb –, da braucht es oft einen Skikoffer im Heck.

Die Stehhöhen im Doppeldecker sind immer kritisch, das haben die erfahrenen Belgier gut gelöst.

als Chance sieht: Der belgische Doppeldecker rollt auf einem Scania-Fahrgestell und tritt mit einem bewährten Produkt gegen die Wettbewerber von Setra, Neoplan und VDL an.

Vertraute Optik

Er kommt selbstbewusst und massig daher, kein bisschen filigran. Keine geneigte Scheibe kokettiert mit Dynamik, die Van-Hool-Designer verzichten auf verspielte Details wie angeschrägte Radläufe, die hier rund, was sonst, die Bereifung umspannen. Aber LED-Tagfahrlicht, Xenon-Scheinwerfer und eine geklebte Frontscheibe sind State of the Art. Sofort ist klar: Wer revolutionäre Technik erwartet, wird sie bei diesem Fahrzeug nicht bekommen. Aber was erwarten die Kunden? Der Omnibus muss zuerst reibungslos funktionieren, ordentlichen Fahrgastkomfort bieten und sich wirtschaftlich betreiben lassen. Und hier kommen die beiden Marken zusammen: Der belgische Busersteller

van Hool genießt den Ruf der Praxisnähe, seine Produkte gelten als langlebig. Die Schweden steuern ein hochwertiges Fahrgestell bei, mit Motoren und Getrieben, die im Transportsektor zu den wirtschaftlichsten und leistungsfähigsten zählen.

Auch auf der Waage bleibt sich der Belgier treu. Mit 19,8 t, fahrfertig mit reichlichen 720 l Diesel und Ersatzrad, ist er kein Leichtgewicht. Aber zur Ehrenrettung muss hier stehen, dass der schwedisch-belgische Doppeldecker mit teurer Vollausrüstung ins Rennen ging. 78 Fahrgastplätze, bietet der Dreiachser bei einem Sitzabstand von 74 cm, 81 wären maximal möglich. 20 davon sind im Untergeschoss montiert und 58 oben. Ins Oberdeck führen vorschriftsgemäß, aber relativ eng zwei Treppen, die vordere ist rechts neben den Einstieg positioniert. Damit wird das Ein- und Aussteigen beschleunigt, was heute im Fernliniengeschäft zählt. Heikel ist allerdings die Sicherheit der Fahrgäste, wenn sie während der Fahrt die Treppe herunterkommen – bei einer Vollbremsung gibt es bis zur Frontscheibe keinen Rückhalt –, hier sollten die Hersteller eine Lösung finden.

Fernlinientauglich ist auch der verbreiterte Mitteleinstieg, mit einer Rampe plus klappbaren Sitzreihen rechts können zwei Rollstuhlfahrer im Scania-Astromega mitfahren. Die Stehhöhen im Doppeldecker sind immer kritisch, das haben die erfahrenen Belgier gut gelöst. Mehr als 1,80 im Untergeschoss und mehr als die vorgeschriebenen 1,68 m im Oberdeck, das können auch die Wettbewerber kaum besser. Die Fahrgastplätze vom Typ Grand Luxe TX, weich gepolstert, aber mit zu kurzen Lehnen, stammen aus Van-Hool-Fertigung. Die Belgier führen ein



Das Astromega-Cockpit: ergonomisch besser mit Scania-Komponenten

reichhaltiges Portfolio an Sitzmodellen, alternativ dazu kann der Kunde Kiel-Sitze ordern. Im ersten Stock erhellen drei gläserne Notausstiegsklappen den Plafond, für großes Geld gäbe es auch ein vollformatiges Glasdach, das noch ein paar zusätzliche Kilo Eigengewicht mitbrächte. Die Einbauten aus Belgien – Toilette, Küche, Tische – überzeugen eher mit robuster Qualität als mit Designfinesse, im Astromega klappert, knistert und knarzt nichts. Gerade im Oberdeck bleibt es ruhig wie in einem Schlafwagen, parterre geht es eher geschäftig zu mit Abroll- und Antriebsgeräuschen. Und noch etwas verdient ein paar Zeilen: die Praxisnähe der Belgier. Zu sehen beispielsweise an der Trennwand zum Gepäckraum, sie wird zum Vorratschrank, daneben verbirgt sich hinter einer Klappe ein solider Müllbehälter.

Kraft und Elektronik

Die Schweden sorgen für die rollende Basis, das Scania-Fahrgestell aus Södertälje heißt K 490 EB6x2*4LI und beschreibt Motorleistung sowie die Achskonfiguration. Der stämmige Sechszylinder im Heck liefert mit 12,7 l Hubraum 490 PS und bemerkenswerte 2.550 Nm Drehmoment. Verantwortlich dafür zeichnet dafür die XPI-Hochdruckeinspritzung, das gemeinsam mit Cummins entwickelte Common-Rail-System sorgt für Maximaldrücke bis 2.400 bar. Mit den 20 t Leergewicht hat das Triebwerk wenig Mühe, auch unter voller Auslastung kann mit einem souveränen Antrieb gerechnet werden. Meist reichen niedrige Drehzahlen des Sechszylinders, mit 1.240 Touren geht es bei Tempo 100 über die Autobahn. Auch steigende Fahrwiderstände werden

Technische Daten: Scania Van Hool Astromega TDX 24

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	14.105 x 2.550 x 4.000 mm
Radstand	6.900/1.500 mm
Vorderer Überhang	2.700 mm
Hinterer Überhang	3.000 mm
Wendekreis	23.800 mm
Innenstehhöhe unten/oben	1.810/1.740 mm
Kofferraumvolumen	7,2 m ³
Tankvolumen	720 l
Leergewicht	19.820 kg
Zul. Gesamtgewicht	26.000 kg

Motor

Reihensechszylinder Scania DT13 125, stehend im Heck, Einzelzylinderköpfe, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte XPI-Hochdruckeinspritzung per Common-Rail-System, abgasarm nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Kat und Partikelfilter.

Hubraum	12.740 cm ³
Nennleistung	363 kW/490 PS bei 1.900 U/min
Max Drehmoment	2.550 Nm bei 1.000 – 1.300 U/min

Fahrwerk

vorne Scania-Einzelradaufhängung AMI700 mit 2 Luftbälgen, 2 Stoßdämpfern und Stabilisator, Radeinschlag 52 Grad, zul. Achslast 7,5 t. Starre Scania-Antriebsachse ADA 1300, 4 Luftbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 11,5 t. Starre Nachlaufachse Scania ARA860 mit 2 Luftfederbälgen, 2 Stoß-

dämpfer, Radeinschlag 17 Grad, zul. Achslast 7,5 t. Bereifung 315/80 R 22,5

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung, automatisches 12-Gang-Schaltgetriebe Scania GRSO 895 R mit Opticruise-Schaltsystem, einfach untersetzte Hinterachse i = 3,07.

Bremsanlage, Assistenzsysteme

Elektronisch geregelte pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) mit integrierten ABS-, ASR- und Bremsassistent-Funktion, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Achsen, ins Bremssystem integrierter Scania-Retarder und Motorbremse, ESP, Spurassistent, ACC, Notbremsassistent.

Klimaanlage

Vollautomatisch geregelte Mehrzonen-Klimaanlage von Eberspächer Süttrak mit integrierter Dachheizung.

Lenkung

Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocom 8098, variable Übersetzung i = 22,2 bis 26,2, Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar.

Fahrgastkapazität

Sitzplätze 78+1+1

Preis

Testwagen 461.000 Euro



Wellness im Oberdeck: auf der Autobahn herrscht hier Schlafwagenkomfort

Der starke Scania-Retarder verzögert kräftig, aber mit linearer Kennlinie, die bissfesten Scheibenbremsen sind hohen Geschwindigkeiten jederzeit gewachsen.



So muss es sein: klappbarer Scheinwerfer für schnellen Zugriff auf defekte Leuchtmittel

ohne großen Schwungverlust bewältigt, 2.550 Nm und bereits 450 PS machen es möglich. Solange man jedenfalls ohne den GPS-Tempomat fährt: Denn das Active-Prediction-System (= vorausschauender Tempomat) fordert auf der Autobahn eine Beschränkung auf 95 km/h, um gleichzeitig mit bis zu 104 km/h bergab zu segeln. Wobei noch immer nicht klar ist, wie der Gesetzgeber dieses Tun sieht. Offiziell steht die Marke 100, bewegen sich die Hersteller hier auf legaler Basis? Per Pedalbetrieb ist der Scania-Doppeldecker auch ohne V/max-Überschreitung schnell, sein Opticruise-Getriebe schaltet sanft und immer passend. Da stört es auch nur wenig, dass manuelle Eingriffe nur unter 50 km/h möglich sind. Nicht ganz ins niedrige Geräuschniveau passen die Vibrationen, die man unter Volllast im Heck spürt. Ein Zweimassenschwungrad, wie man es bei Daimler und MAN verwendet, würde hier Abhilfe schaffen – wer in der Topliga mitspielt, muss sich mit Maßstäben der etablierten Kräfte messen lassen.

Eindeutig die Schokoladenseite

Ganz sicher im Spitzenfeld spielt das Dreifachfahrwerk der Schweden, unser Testprotokoll notiert: „sehr harmonisches Fahrwerk“. Das perfekt abgestimmte Chassis profitiert von einem steifen Fahrzeugkörper, der das Eigenlenkverhalten minimiert. Der Astromega rollt exzellent geradeaus, lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnwellen nicht irritieren. Dabei federt er sanft, ohne zu nicken. In Kurven freilich ist er ein hoher Doppeldecker, der zu Umsicht mahnt –

wie alle seine Artgenossen. Zur Absicherung hat er ESP an Bord, man spürt den Schleuder- und Kippschutz nur, wenn man es zu bunt treibt. Auf engen Radien merkt man das Fahrzeugformat, der Wendekreis ist nicht ohne. Dabei sind die Einschlagwinkel der Vorderachse nicht schlecht, die Nachlaufachse lenkt hydraulisch bis 17 Grad mit. Auch die Bremsanlage schafft Vertrauen. Der starke Scania-Retarder verzögert kräftig, aber mit linearer Kennlinie, die bissfesten Scheibenbremsen sind hohen Geschwindigkeiten jederzeit gewachsen. Und überhaupt die elektronischen Sicherheitssysteme: Hier profitiert der belgische Doppeldecker vom schwedischen Know-how, vom Spurassistenten über den ACC-Abstandsregeltempomat bis zum Notbremsassistenten ist alles Bord.

Der Scania-Einfluss ist auch für den Fahrer bekömmlich. Das Cockpit ist bedienungsfreundlicher als das Original, das beginnt bei perfekten Pedalen und macht sich auch mit einem Funktionslenkrad und bei der Getriebebedienbarkeit bemerkbar. Kein Joystick am Armaturenräger, statt dessen ein Lenkstockhebel, klar die bessere Lösung. Nur die notwendigsten Schalter sind am Armaturenräger positioniert, zahlreiche Funktionen werden über einen Dreh-Drück-Steller geregelt. An die vier Außenspiegel muss man sich freilich gewöhnen, keiner bietet optimale Sicht. Auch der Digitalcho sitzt zu tief, gerade den sollte man heute besser im Blick haben. Und zuletzt werfen wir noch einen Blick in den Kofferraum, der einen gut gestuften Zugang und Schutzschürzen

gegen Beladeschäden bietet. Das knappe Volumen von nicht mal 8 m³ bedeutet tägliche Fronarbeit für den Fahrer. Die meisten Wettbewerber haben aber auch nichts Besseres zu bieten.

Unsere Meinung

Fassen wir zusammen: Hier gibt es nur Gewinner. Scania führt einen bewährten Doppeldecker im Portfolio, den es sonst nicht gäbe. Und sorgt bei van Hool für zusätzliche Stückzahlen und Kunden, die bewährte Antriebs- und Fahrgestelltechnik von Scania schätzen. Nicht zuletzt geht es um die professionelle Betreuung, die der Doppeldecker-Kunde bei Scania erfährt. Er bekommt sein hochwertiges Produkt, die Ersatzteilversorgung und Scania-Werkstattservice aus einer Hand. Und obendrein ein ganzes Paket an Dienstleistungen, das heute immer wichtiger wird.

Wolfgang Tschakert

ANZEIGE





Alternative in der Premiumklasse: Van Hool Acron mit Scania-Chassis, flankierend werden zahlreiche Aftersales-Dienstleistungen geboten.

Premiumklasse im Visier

Mit dem Hochdecker Acron TX weitet Scania die Zusammenarbeit mit van Hool aus und ergänzt das Reisebus-Portfolio in Richtung anspruchsvolle Kunden. Hier unsere erste Einschätzung nach einer Proberunde.

Unser Ziel ist die Premiumklasse“, erklärt der Vertriebsprofi Frank Koschatzky, „da hatten wir zuletzt nichts zu bieten“. Die Frage, warum es ein Van-Hool-Produkt sein soll, ist längst beantwortet. Der Startschuss für die belgisch-schwedische Zusammenarbeit fiel vor Jahren mit den Doppeldeckern, die Kooperation hat sich bewährt. Über Erfahrungen mit partnerschaftlicher Fertigung verfügt die Scania-Sparte Omnibus ja reichlich. In der Zeit bis 2012 hatten die Schweden mit dem spanischen Hersteller Irizar gemeinsame Sache gemacht. Zuletzt wurde sie stillschweigend zu Grabe getragen, aber am grundsätzlichen Modell der Kooperation mit Aufbauherstellern hielt Scania, heute ein Unternehmen des VW-Konzerns, fest. Wie beispielsweise mit dem chinesischen Omnibus-hersteller Higer, der für Scania die markanten Touring-Modelle und mehr baut. Der Erfolg ließ ein paar Jahre auf sich warten, 2014 geht aber mit rund 450 Einheiten als gutes Jahr in die Annalen ein.

Beste Zutaten

Mit van Hool läuft alles anders, sagt man bei Scania. Man steht sich einfach näher und schätzt das gegenseitige Know-how. Nichts ist unmöglich, hört man aus Belgien, vor allem wenn es um Modellbaureihe TX geht. Der Kunde bekommt, was er möchte oder braucht, das kann Scania mit seinem Konfektionsfahrzeugen nicht bieten. Beispielsweise ein Glasdach mit feiner Illumination bei Nacht, kombiniert mit Scania-Antriebstechnik und allen hochmodernen Sicherheitssystemen? Willkommen im Club, jetzt spielen auch die Schweden in dieser Liga. Als bewährte Basis dient das Dreiachs-Fahrgestell, das auch in Astromega und Altano für hervorragende Fahreigenschaften sorgt. Der leichtere und niedrigere Acron rollt damit etwas steifbeiniger ab. Hervorragend ist die Richtungsstabilität, mit der markentypische Lenkung (ZF) lässt sich der Dreiachsler mit leichter Hand dirigieren. Auch in engen Kehren, wo der 13-m-Bus nur 21 m Wende-

Hybrid für London

Van Hool hat mit dem britischen Verkehrsunternehmen Transport for London (TfL) einen Vertrag über den Bau von zwei Wasserstoffbussen der neuesten Generation unterzeichnet: Hybridfahrzeuge (Brennstoffzelle und Batterien) des Typs Van Hool A330 mit zwei Achsen und einer Länge von 12 m. Sie werden mit dem neuesten FC-Velocity-HD7-Brennstoffzellenmodul von Ballard Power Systems aus dem kanadischen Vancouver ausgestattet. Der Bus bietet 35 Sitzplätze, 1 Platz für einen Rollstuhlfahrer und 30 Stehplätze. Dank ihres Hybridantriebs können die Busse mit einem Tankinhalt von 30 kg Wasserstoff die gesamte Tagesfahrstrecke von geplanten 300 km bei TfL zurücklegen.



Van-Hool-Cockpit mit schwedischen Elementen: gut zu bedienen, aber der Digitacho sitzt zu tief.



Schlicht-eleganter Innenraum: stabile Verarbeitung, indirektes LED-Innenlicht, Grand-Luxe-Sitze aus Van-Hool-Fertigung

Technische Daten: Scania Van Hool Arcon TX 16

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	13.200 x 2.550 x 3.600 mm
Radstand	6.160/1.500 mm
Kofferraumvolumen	10 m ³
Tankvolumen	500 l
Zul. Gesamtgewicht	24.000 kg

Motor

Reihensechszylinder Scania DC 13 125, stehend im Heck, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte XPI-Hochdruckeinspritzung per Common-Rail-System, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum	12.740 cm ³
Nennleistung	3334 kW/450 PS bei 1.900 U/min
Max Drehmoment	2.350 Nm bei 1.000 – 1.300 U/min

Fahrwerk

VA: Scania-Einzelradaufhängung AMI 700; HA: Starre Scania-Antriebsachse ADA 1300; Nachlaufachse ARA 860. Elektronische Luftfederregelung, Reifen 315/80 R 22,5

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung, au-

tomatisches 8-Gang-Schaltgetriebe Scania GR 875 R mit Opticruise-Schaltsystem, einfach unteretzte Hinterachse $i = 3,07$.

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) mit integrierten ABS-, ASR- und Bremsassistent-Funktion, innenbelüftete Scheibenbremsen, ins Bremssystem integrierter Scania-Retarder und Motorbremse, ESP, ACC, Notbremsassistent.

Klimaanlage

Vollautomatisch geregelte Klimaanlage Eberspächer Süttrak mit integrierter Dachheizung, Zusatzheizung Spheros 300 S.

Lenkung

Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocom 8098, variable Übersetzung $i = 22,2$ bis $26,2$, Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar.

Fahrgastkapazität

Sitzplätze 48 + 1 + 1

Preis

Testwagen 461.000 Euro

kreis beansprucht. Die meisten Tunnels und Unterführungen werden problemlos passiert, der 3,60 m hohe Acron trägt seine Klimaanlage unterflur.

An Übersichtlichkeit mangelt es nicht, nicht nach vorn, nicht zur Seite mit drei Spiegeln. Denn den unteren Spiegel links montiert van Hool nur, weil das Scheibenwischerfeld bei Schmuttelwetter für den oberen nicht reicht. Die Prise Scania würzt das Cockpit-Menü nach, der schwedisch-belgische Hochdecker geht deutlich besser zur Hand.

ANZEIGE

BUSTOWN
Alles was ein Bus braucht!
Boeckels
02154/9580-0
www.boeckels.de

Kräftig und sparsam

Charakterbildend ist der antrittsstarke Sechszylinder, hier mit 450 PS Nennleistung und satten 2.350 Nm Drehmoment. Für Freunde außergewöhnlicher Dynamik werden auch 490 PS geboten, wir würden davon Abstand nehmen. Denn der Sechszylinder hängt auch so willig am Gas und schiebt den (leeren) Dreiaxser mit Nachdruck und kernigem Klang an. Ob es für den Acron künftig auch Euro-6-Motoren ohne Abgasrückführung gibt? In Fernverkehrs-LKW, aber auch in manchen Omnibusmodellen sorgen die „SCR-only“-Motoren für bemerkenswerte Verbrauchswerte.



Geschaltet wird bei Scania ausnahmslos automatisch, das bekannte Opticruise-Getriebe mit 12 Gängen zeichnet dafür verantwortlich. Natürlich mit allen feinen Zutaten, die Scania neuerdings bietet: natürlich den GPS-Tempomaten Scania Active Prediction, der mit Hilfe geodätischer Informationen den Streckenverlauf vorhersehen kann und so die Schaltstrategie beeinflusst. Und damit die Wirtschaftlichkeit der Fahrweise, wir haben schon mehrfach darüber berichtet.

Zielmarke zehn Prozent

Unser 13,2 m langer Acron-Dreiachser ist mit 48 opulenten Grand-Luxe-Sitzen bestückt, für eine Drei-Sterne-Variante dürfen es auch 53 sein. Oder bis zu 59, wenn es ein TX-17-Acron

mit 14 m Länge sein soll. Mit den 10 m³ Kofferraum des TX 16 kommt man in der Regel aus, ob die Scania-Verantwortlichen auch über den 15 cm höheren Astron nachdenken? Jens Ludwigkeit, der bei Scania fürs Privatkundengeschäft verantwortlich zeichnet, spricht Klartext: „Bis zum Ende des Jahrzehnts wollen wir in Deutschland zehn Prozent Marktanteil haben, derzeit liegen wir über alle Segment hinweg bei 7,4“.

Jetzt werden die Weichen gestellt, mit neuer Hardware und vielen Dienstleistungsprodukten. Der langfristige Pfad der schwedischen Omnibus-Marke wird allerdings gemeinsam im VW-Konzern geplant – auch wenn diese Kooperationsmodelle noch eine Weile auf sich warten lassen.

Wolfgang Tschakert

Bereits über 100 EX verkauft

Ein Jahr nach der Markteinführung der EX-Reisebusreihe hat van Hool bereits über 100 Stück seines neuesten Busses verkauft. Kunden aus Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Italien und der Schweiz vertrauen diesem besonderen Reisebus, der sowohl für lange Reisen als auch für Städteverbindungen und den normalen Linienverkehr flexibel eingesetzt werden kann. Vor kurzem wurde die EX-Reihe zusätzlich zu den bereits eingeführten EX15 H und EX16 M um zwei Dreiachser ergänzt: den EX16 H und den EX17 H.



Jens Ludwigkeit, Verkaufsleiter Busse Privatkunden: „Bis zum Ende des Jahrzehnts wollen wir 10 Prozent Marktanteil.“

Die Bus-Fahrt auf Ihrem Tablet!



Medien für die Omnibusbranche
www.bus-fahrt.com



Lesen Sie ab sofort die Bus-Fahrt auch auf Ihrem Smartphone oder Tablet! Wir bieten Ihnen eine App, die für alle Smartphones und Tablets mit iOS- und Android-Systemen optimiert ist. Sie können die App kostenfrei im Apple App-Store oder im Google Play Store herunterladen. Anschließend können Sie die digitalen Ausgaben in der Kiosk-App freischalten oder kaufen!

**JETZT BIS 20. Februar 2016
GRATIS TESTEN!**

Freischaltcode: Bus-Fahrt-Winter-2016