

Total extrovertiert: der spanische PB von Irizar und Scania. Die einen sind begeistert, andere lehnen ihn ab.



## Des Schweden neue Kleider

Wer südländische Ausstrahlung liebt und bewährter nordischer Technik vertraut, wird bei Scania fündig: Die mutige Form des PB-Reisebusses provoziert und polarisiert zugleich. Jetzt wird die schwedisch-spanische Baureihe in Deutschland verkauft. Die Bus-Fahrt hat das Einstiegsmodell vorab unter die Lupe genommen.

**O**mnibusfahren muss nicht langweilig sein. Mit dieser Botschaft startet die spanisch-schwedische Koproduktion ihren Markteintritt in Deutschland. Der PB (Premium-Bus) soll künftig das Spitzensegment in Europa besetzen und dem Setra Topclass 400 wie auch dem Neoplan Starliner Marktanteile streitig machen. So exklusiv wie der Komplettpreis von brutto 411.000 Euro ist das Design: von vorn strömungsgünstig wie ein Delphin, an den Seiten keilförmig mit ansteigender Linie und relativ hoher Fensterbrüstung und einem Heckabschluss mit Anleihen aus der A-Klasse von Mercedes. Der lange Überhang vor der Vorderachse und der Klimabuckel

über der Frontscheibe lässt den 12 m langen 18-Tonner etwas kopflastig erscheinen.

Der dynamische Charakterkopf des PB dominiert seine Erscheinung. Ob er schön ist, entscheidet weniger der Kopf als der Bauch. Die technische Qualität des PB-Designs aber ist greifbar. Die Klimaanlage, die den PB wie einen Buckelwal aussehen lässt, wurde kurzerhand auf den Vorderwagen verlegt, um die Gewichtsbilanz ausgewogen zu gestalten. Die langen Überhänge reduzieren den Radstand und optimieren den Wendekreis. Knappe Fensterflächen auf den Seitenflächen verringern den Lichteinfall und damit die Aufheizung durch die Son-

ne. Auch für die Fahrgäste sind es erst mal die optischen Reize, die den PB attraktiv machen. Ungewohnte Ansichten im Innenraum vermittelt das Spiel mit Kurven und Radien – die große Fläche des Fahrzeugplafonds wird fürs Auge in Ovalen und Ellipsen aufgelöst, als Designelemente dienen in Inseln konzentrierte Halogenspots. Helles Material und dicke Unterpolsterung wohin das Auge blickt und wohin man fasst. Auf den zweiten Blick fallen allerdings Nachlässigkeiten auf, die dem Anspruch des Produkts nicht gerecht werden: Mal sind es die ungleichen Spaltmaße der Gepäckablageklappen im Dach, da eine verquere Naht, dort unsaubere Verschraubungen. Die

eingebauten Sitze sind Platzhalter, wie uns die Testbegleiter berichten. Der bereits verkaufte Testwagen wird nach Abschluss der Testtournee nach den Vorstellungen des Kunden neu bestuhlt.

Seine Mitfahrer verwöhnt der PB mit einer Komfortausstattung der gehobenen Klasse. Heizung und Lüftung entsprechen gutem Reisebus-Standard, das Steuergerät der Klimaanlage Iri-Confort regelt im Automodus die eingestellte Temperatur, steuert bei Bedarf die Konvektorenheizung bei oder trocknet bei „Reheat“ im Heizbetrieb die Warmluft. Eine Selbstverständlichkeit sind zwei getrennte Klimazonen für die Fahrgäste und den Frontbereich. Für Unterhaltung an Bord ist gesorgt: wahlweise mit Videos über zwei Monitore, Radio und CD-Player. Zusätzlich können noch TV-Tuner und DVD-Player installiert werden.



**Knappes Platzangebot für den Reiseleiter; für die Füße gibt es eine putzige Fußstütze (oben).**

**Kleines Fahrerfenster für viel Vergnügen an Mautstellen (rechts oben)**

**Cockpitatmosphäre im PB: alles gut erreichbar und einzusehen, aber unübersichtliche Schalter für den Karosseriebereich links neben den Armaturen (rechts)**



**Schnellwechselsystem von Irizar für Scheinwerferbirnen, Reserverad und Wischermotor**

Einen Beleg für die aerodynamischen Fähigkeiten des PB liefert der Kraftstoffverbrauch, und hier sind die Testbegleiter von Scania traditionell sehr selbstbewusst. Peter Breitbach von Scania Bus Europe wettet mit uns, mit dem PB den bisherigen Bestwert deutlich zu unterbieten. Topp – die Wette gilt!

420 PS sind kein Pappenstiel, mit deren Hilfe wir jetzt ordentlich für Tempo sorgen. Die Werte für Beschleunigung und Elastizität passen ins dynamische Bild des PB. Geschaltet wird bei unseren Versuchen manuell, denn das serienmäßige Achtgang-Getriebe und sein automatisches Opticruise-Schaltsystem sind mit ihrer betulichen Arbeitsweise eher dem Komfort verpflichtet. Von Hand ge-

hen wir auch bei Bergfahrten zu Werke, um auch dort befriedigende Fahrleistungen zu erzielen. Hill-Taste hin oder her, das Opticruise-System erweist sich während unseres Tests als „Flachlandtroller“. Bei Stadtfahrten dagegen möchten wir das System, das nur noch zum Anfahren und Halten der Kupplung bedarf, nicht missen.

Am knapp geschnittenen Arbeitsplatz selbst herrscht südländische Cockpitatmosphäre. Den Fahrer motiviert ein hübsches Armaturenbrett mit sportlichem Touch und einem – endlich – serienmäßigen grifffreundlichen Lederlenkrad.

Der Platz an der Sonne wirkt aufgeräumt – alle Bedienelemente sind mühelos und ohne Verbeugung zu erreichen. Den Weg zum Hotel (in fremden Städten) übernimmt das Navigationssystem VDO-Dayton. Weniger begeistert uns das Schaltertableau links mit einer Vielzahl von kleinen und schlecht gekennzeichneten Funktionen. Wer häufig das Fabrikat wechseln muss, hat hier seine liebe Not. Und auch damit, die alltäglichen Utensilien in Griffnähe aufzubewahren, denn Ablagen für den Fahrer sind knapp.

Mangelnde Zugkraft kann man dem Motor nicht nachsagen. Er setzt ➤



**Eigene Formensprache beim Vorderwagen, der Heckabschluss à la Mercedes A-Klasse**



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.670 mm
Radstand	5.930 mm
vorderer Überhang	2.690 mm
hinterer Überhang	3.380 mm
Wendekreis	23.500 mm
Fußbodenhöhe	1.300 mm
Innenstehhöhe vorne	2.120 mm
Innenstehhöhe hinten	2.070 mm
Kofferraumvolumen	6,8 m <sup>3</sup>
Leergewicht	ca. 14.300 kg
zul. Gesamtgewicht/Testgewicht	18.000 kg
Fahrgastkapazität	44+1+1 Sitzplätze
Preis Testwagen	411.000,- Euro

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Reihensechszylinder Scania DC 1201, stehend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 11.716 cm<sup>3</sup>, Bohrung/Hub 127/154 mm, Nennleistung 309 kW/420 PS bei 1.900/min, max. Drehmoment 2.000 Nm bei 1.100 bis 1.300/min.

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung.

**Getriebe:** automatisches Achtgang-Schaltgetriebe Scania GR 801 R mit Opticruise-Schaltsystem, Übersetzungen von  $i = 9,15$  bis  $1,0$ , einfach unter-setzte Hinterachse  $i = 2,92$ .

### Fahrwerk

**Federung:** vorne Scania-Einzelradaufhängung mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, hinten starre Scania-Antriebsachse, vier Luftbälge und zwei Stoßdämpfer, elektronische Fahrhöhenregulierung ELC.

**Bremsen:** pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage, vorne und hinten Scheibenbremsen, in das Bremssystem integriert: Scania-Retarder und Motorbremse, ABS, ASR.

**Lenkung:** hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocom 8098, variable Übersetzung, Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar.

**Reifen:** 315/80 R 22,5

### Ausstattung

44 Fahrgastsitze, seitlich verstellbar, Rückenlehnen verstellbar, Fahrersitz Recaro, Zentralverriegelung, Funkfernbedienung für Tür 1, Alarmanlage Cobra, Xenon-Fahrlicht, Audio- und Videoanlage von Blaupunkt, Toilette am Mitteleinstieg, Frenzel-Küche FOB 540, Navigationsgerät VDO Dayton MS 5000 mit Schnittstelle zu den Fahrgastmonitoren, Rückfahrkamera.



New Age-Design auch im Innenraum – organisch eingefügt der Monitor über der Frontscheibe (Bild ganz oben)

Mitteleinstieg mit Bordküche, Zugang zur Toilette und zur Fahrer-Schlafkabine

sich mit gutem Antritt aus niedrigen Drehzahlen stark in Szene. Kein Wunder bei 2.000 Nm Drehmomentmaximum, das schon bei 1.100 bis 1.300 Kurbelwellenumdrehungen zur Verfügung steht. Hohe Drehzahlen sind passé, für Beschleunigungsvorgänge werden selten mehr als 1.500 U/min gebraucht.

Abgerechnet wird nach dem Tanken, am Ende der Testfahrt. „Gemessen ist gemessen“, sagt Peter Breitbach und präsentiert triumphierend die Quittung: Mit einem Gesamtverbrauch von 21,6 l auf 100 km setzt sich der Scania Irizar PB einsam an die Spitze. Was uns während der Testfahrt auffällt: Unser Kandidat rollt fantastisch, und auf hügeligen Strecken wird es zum Sport, den Schwung bergab mit zu nehmen und erst spät am Berg

wieder Gas zu geben. Der PB rollt auf voluminösen 315er-Reifen, die mit größtem Umfang den Rollwiderstand mindern, die Motordrehzahl bei 100 km/h etwas absenken und für ein Plus an Abrollkomfort sorgen. Der PB hat es nötig, er ist ein Vertreter der strammen Sorte, der sportlich gedämpft ins Rennen geht. Querfugen und kurze Bodenwellen quittiert das Scania-Fahrwerk trocken und etwas steifbeinig. Lange Bodenwellen werden dagegen gut absorbiert.

Der PB ist von seinen Anlagen eher ein Langstreckenläufer, der die Autobahnen liebt. Engen Kurven steht sein großer Wendekreis von 23,5 m entgegen, der dem Hochdecker einiges an Handlichkeit



## MESSWERTE

### Verbrauch

Autobahn	
bei Ø 98 km/h	26,6 l/100 km
Landstraße	
bei Ø 66 km/h	20,6 l/100 km
Bergwertung	
bei Ø 48 km/h	136,1 l/100 km

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	378 km
Verbrauch Ø	21,6 l/100 km

### Fahrdynamik

Beschleunigung	
0 – 60 km/h	18,7 s
0 – 80 km/h	29,4 s
0 – 100 km/h	43,9 s
Elastizität	
60 – 100 km/h, 8. Gang	20,1 s

### Innengeräusche

bei 80 km/h	
Front	65,9 dB(A)
Mitte	64,1 dB(A)
Heck	67,8 dB(A)
bei 100 km/h	
Front	67,1 dB(A)
Mitte	68,3 dB(A)
Heck	70,5 dB(A)

### Wetter

12° C, trocken, wenig Wind

Ø = Durchschnitt



**Sparsame Kraftquelle im Heck: stehender Scania Reihensechszylinder mit 12 l Hubraum und 420 PS Nennleistung**

nimmt. Hier zum Vergleich der entsprechende Wert des immerhin 13,85 m langen Travego-Dreiaxlers: 20,8 m.

Die Bremsleistung entspricht der Dynamik des Antriebs. Rundum verzögern pneumatisch betätigte Scheibenbremsen und zügeln zuverlässig das schwedische Temperament im Heck. Der PB präsentiert sich bei den Bremsen nicht sonderlich innovativ. Weder das im Scania-LKW erhältliche EBS-Bremssystem noch ein ESP-Stabilitätsprogramm kommen zum

## Kompakt: Scania Irizar PB 12.35

✦ Der PB ist kein Beau, zieht aber mit seiner eigenwilligen Erscheinung die Aufmerksamkeit auf sich.

✦ Am Anfang seiner Laufbahn stehend, hat der PB wie viele Newcomer ein wenig Produktpflege nötig. Insgesamt ist die Ausstattung jedoch hochwertig und erfüllt Premiumansprüche.

✦ Der Scania-Diesel überzeugt auf der ganzen Linie, sowohl in Sachen Fahrleistung als auch im Kraftstoffverbrauch.

✦ Wer steigt auf den Scania Irizar PB um? Unternehmer, die sich mit einem ungewöhnlichen Reisebus als Markenzeichen von der Konkurrenz abheben möchten.

Einsatz. Nachbesserungsbedarf besteht auch beim Geräuschniveau. Ab Tempo 80 grummelt der Sechszylinder für die Passagiere der hinteren Sitzreihen deutlich vernehmbar.

Mit seinem Leergewicht von 14.330 kg hält sich der PB im Mittelfeld seiner Mitbewerber. Der Aufbau ist steif, schließlich erfüllt die Konstruktion die europäischen Anforderungen nach ECE R66 und ECE R80. Sein Kofferraum von 6,8 m<sup>3</sup> erreicht dagegen nicht das Klassenziel, selbst

wenn wir die drei Kubikmeter für die Schlafkabine addieren.

Für den Service des PB und die Ersatzteilversorgung stehen europaweit die Scania-Werkstätten gerade. Alle 60.000 km oder mindestens einmal im Jahr sehen ihn die Mechaniker. Für Vielfahrer vielleicht ein wenig knapp – hier zum Vergleich das Serviceintervall der Evo-bus-Produkte Travego und Topclass 400: 90.000 km oder einmal im Jahr.

WOLFGANG TSCHAKERT