

Hausmannskost statt Designerfood

Als Fernlinienbus macht er nicht nur in Skandinavien von sich reden, jetzt gibt der Omni Express von Scania eine Kostprobe als Testfahrzeug. Der schlichte Schwede ist kein Beau, doch weiß er mit Stabilität, präzisiertem Fahrwerk und drehmomentstarkem Diesel zu gefallen.



Charaktervolles Scania-Cockpit mit guter Ergonomie

Rustikal: die Frontkamera neben dem Spürwächter

Wir haben es hier mit einem modularen Baukastenfahrzeug für Regional- als auch Reisebusse zu tun. Das Fahrzeugkonzept sieht drei Bauhöhen (3,20 m, 3,40 m, 3,60 m) und individuelle Längenmaße vor. Der Hersteller fertigt den Omni Express so, wie ihn der Kunde wünscht. Wenn es sein muss, in 10-cm-Schritten bis hin zum 15-m-Boliden. Unser Hochdecker lässt uns zuerst etwas stutzen – mit 12,4 m Länge für 49 Sitzplätze fällt er etwas aus dem Rahmen. Und nur wenige Hersteller bieten noch eine Hecktür an – „aber gerne doch“ hört man aus dem finnischen Lahden, die rollende Basis stammt freilich immer von Scania.

Erst jüngst nahm seine Karriere in Deutschland völlig überraschend Fahrt auf. Ausgerechnet im Land der großen Omnibusmarken setzen Post und ADAC bei ihren Fernbusaktivitäten auf Scania-Busse. Auch wenn dem kantigen Reisebus dann noch die Insolvenzmeldung des finnischen Auftragsfertigers Lahden in die Quere kam – letztlich fanden die ambitionierten Schweden eine Lösung, um der vielbeachteten Karriere kein vorzeitiges Ende zu bereiten.

Ein südländischer Schönling ist er nicht, keine elegant-forsche Delikatesse aus dem Fooddesignstudio. Allerdings verspricht der betont nüchterne Scania auch nichts, was er nicht halten kann. Der nordische Hochdecker ist per se ein Nutzfahrzeug und kein Kunstwerk – seinen Entwicklern ging es um Funktionen, nicht um den schönen Schein. Ein Beispiel gefällig? Im gerundeten Bugbereich ist er schmaler als hinten, der Einzugs soll den Luftwiderstand reduzieren. Die große Frontscheibe und große Seitenscheiben vorn stehen im Gegensatz zur hohen Fensterlinie im Fond. „Weniger Sonneneinstrahlung verringert den Energieeinsatz für die Klimaanlage“, argumentieren die Techniker – im Hochsommer eine durchaus zutreffende Tatsache. Das Heck präsentiert sich mit sprödem Charme ziemlich kantig. Und das Dach-



rinnenprofil über der Fahrerscheibe verdient diese Zeile: Sie mag zwar gekonnt Tropfwasser fernhalten, hätte aber eine kundige Designerhand verdient. Pluspunkte sammelt der Schwede dann, wenn man ihm nähertritt. Mit seinen vielleicht nicht eleganten, aber massiven Türführungen im Einstieg beispielsweise, die so weder großer mechanischer Belastung noch Regen und Salznebel ausgesetzt sind. Solide schließen die Kofferraumklappen, die satte 9,1 m³ Stauvolumen verschließen. Kräftig dimensioniert sind Handläufe, Gepäckablagen, Sitzgarnituren. Was den Eindruck verfestigt: Der Omni Express ist für lange Distanzen und für ein störungsfreies Omnibusleben gemacht. Etwas mehr Mut zur Farbe möchte man den Gestaltern vielleicht

Der Reihensechszylinder mit nominell 410 PS legt sich gleich fulminant ins Zeug, als hätte er deutlich mehr PS zu bieten.

wünschen angesichts schwarzer Sitze und grün-grauer Verkleidungen. Vergleichsweise wenig Tageslicht erhellt den düsteren Fahrergastraum, wie wär's mit verglasten Notausstiegen im Dach?

Kraft-Fahrzeug aus dem Norden

Geht es um den Fahrerarbeitsplatz, finden wir kaum ein Haar in der Suppe. Selbst Scania-Novizen finden sich mit den Schaltern und Bedienelementen des charaktervollen Cockpits schnell zurecht. Alles ist in Griffnähe angeordnet, man sitzt gut, das Lenkrad lässt sich Scania-typisch vielfach in Position bringen. Gespart wird beim geteilten Fahrerfenster links, hier wird noch von Hand geschoben. Die Übersicht aus der Pilotenkanzel ist dennoch prima, sieht man vom linken Außenspiegel ab, den die



A-Säule etwas verdeckt. Einen richtigen Schalt-
hebel gibt es nicht, der Hochdecker bekommt
serienmäßig ein automatisiertes Opticruise-
Getriebe mit auf den Weg.

Genug der statischen Musterung, auf der
Straße liegt die Wahrheit. Per Zündschlüssel
wird gestartet, der 12,7 l große Diesel im Heck
ist sofort hellwach. Am Lenkstockhebel auf
Fahrstellung D geschaltet, schon kann es los-
gehen. Der Reihensechszylinder mit nominell
410 PS legt sich gleich fulminant ins Zeug, als
hätte er deutlich mehr PS zu bieten. Wobei der
Hersteller dem Hochdecker auch 450 PS gönnt
– doch wir finden, die Einstiegsmotorisierung
reicht locker. Ihre Besonderheit: Er kommt
anders als seine Markenkollegen ohne Abgas-
rückführung aus, die Stickoxide werden allein
mit einem SCR-Kat ausgefiltert. Das macht
auch Iveco so, die anderen Hersteller haben
sich anfangs naserümpfend darüber mokiert.
Jetzt also auch Scania, die Schweden zielen mit
diesem Motor vor allem auf lange Distanzen.

Beachtlich ist sein Drehmoment, vor allem
in dieser Leistungsklasse – gleich nach dem
Anrollen kann der Fahrer über das Maximum
von 2.150 Nm verfügen. Richtig bissig hängt
der Scania-Sechszylinder am Gas, und noch
besser: Ab 1.300 Umdrehungen sind es bereits
400 PS, die mit Vollgas aktiviert werden, mehr
als 97 Prozent der Nennleistung. Da verwun-



dert es schon, dass der schwedische Zweiachser
bei Tempo 100 im achten Gang stolze 1.480
Umdrehungen bemüht. Der Hersteller hat auf
die leise Kritik auch gleich reagiert. Statt des
achtstufigen Opticruise-Getriebes, wie noch im
Testwagen, kommt künftig ein 12-Gang-Zahn-
radwerk zum Einsatz. Das senkt, so sagt es der
Hersteller, mit Overdrive im größten Gang die

**Scania OmniExpress aus Lahti: Typ
leistungsstarker 49-Sitzer mit guten
Fahreigenschaften, der für wenig
Aufsehen sorgt.**

**Vorne rund und im Heck klare Kante –
die Rückfahrkamera sollte immer an
Bord sein.**

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

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Komplettanlagen
- Riemen u. Spannrollen

KONVEKTA[®]
D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
Telefon 03529/5743-0 Telefax -28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de



9,1 m³ großer Kofferraum, separates Staufach über der Hinterachse für den Fahrer

Marschdrehzahl auf 1.250 Umdrehungen. Damit fallen dann auch die Antriebsgeräusche dezenter aus, denn im Heck zumindest ist unser Omni Express nicht leise. Einen Teil der Geräuschkulisse verantwortet der separat gelagerte Klimakompressor, der ins Klageglied mit einstimmt, wenn er zur Arbeit gebeten wird.

1a-Straßenlage

Man sitzt also besser in der vorderen Hälfte des Zweiachsers, leiser und etwas besser gefedert. Der Omni Express heizt prima und tauscht per Klimatechnik permanent die Innenluft – eine professionelle Lösung. Der Fahrer hat mit der Regelung wenig Stress – beim Start die richtige Einstellung wählen, den Rest erledigt die Elektronik. Der Chauffeur kann sich mit voller Konzentration dem Fahren widmen, das durchaus seine Reize hat. Nicht nur auf der Autobahn rollt der Zweiachser sauber geradeaus und nicht nur auf ebenen Fahrbahnen. Lenkung und Aufhängung arbeiten ziemlich präzise und flink, wie es der Fahrer verlangt. Mit geringer Seitenauslage geht es um schnelle Kurven, der Scania kann bedeutend schneller, als es den Fahrgästen bekommt. Leer rollt er etwas steifbeinig ab – ob es an den kräftig dimensionierten Stabilisatoren liegt? Sein Federungskomfort gibt jedenfalls keinen Grund zur Klage, mit zunehmender Auslastung wird er ohnehin besser.

Dann beim Thema Sicherheit drängt sich Omni Express in die erste Reihe. Zuerst natürlich mit einer reaktionsschnellen EBS-Bremse und kräftigem Retarder, der Skandinavier verzögert gefühlvoll und auf Verlangen mit Biss. ESP ist jetzt immer an Bord, zusätzlich spendiert Scania seinem Omni Express Abstandsregeltempomat, Notbremsassistent und Spurwächter – zwar heute noch auf Kundenwunsch, natürlich. Der Hersteller macht jetzt ernst und Nägel mit Köpfen, ab 2017 sind diese Systeme in Europa ohnehin verpflichtend.

Unter dem Strich

Der Omni Express tritt eher unscheinbar auf, sein Innenleben hat es aber in sich. Für ein langes Leben wird seine Karosserie aus Edelstahl geschweißt, gegen Rost ist er gut gewappnet. Klappern gehört nicht zum Handwerk, der Scania aus Finnland knarzt selbst auf miesen Fahrbahnen nicht. Und dennoch ist er kein Schwergewicht. Mit 40 cm Überlänge, 550 l Kraftstoff an Bord und 49 Sitzen wiegt er gerade mal 13.330 kg, ein beachtlicher Wert. Kompliment auch dafür, dass die Schweden das Thema Sicherheit wichtig nehmen. Wo sonst in der Business-Klasse bekommt man heute einen Notbremsassistenten? Die drehmomentstarke 410-PS-Maschine soll besonders sparsam arbeiten, wer braucht noch mehr Leistung? Etwas mehr Liebe zum Detail und Mut zur Farbe würden dem OmniExpress gewiss nicht schaden – und das muss gar nicht viel Geld kosten.

Wolfgang Tschakert

Technische Daten: Scania Omni Express 360 – 10,4

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder Scania DC 13 115, stehend im Heck, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung per Common-Rail-System, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und DPF.

Hubraum	12.740 cm ³
Nennleistung	302 kW/410 PS bei 1.900 U/min
Max. Drehm.	2.150 Nm bei 1.000–1.300 U/min

Kraftübertragung:

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung, automatisches 8-Gang-Schaltgetriebe Scania GR 875 R mit Opticruise-Schaltsystem, Übersetzungen i = 9,17 – 1,0 einfach untersetzte Hinterachse i = 2,92.

Fahrwerk

VA: Scania-Einzelradaufhängung mit 2 Luftbälgen, 2 Stoßdämpfern und Stabilisator, Rad einschlag innen/außen 52/42 Grad. **HA:** Starre Scania-Antriebsachse, 4 Luftbälge und 2 Stoßdämpfer. Elektronische Luftfederregelung, Reifen 295/80 R 22,5

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.

Lenkung

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

Klimaanlage

Vollautomatisch geregelte Aufdachklimaanlage Spheros Revo 32 mit integrierter Dachheizung, 32 kW Kälteleistung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	12.390 x 2.550 x 3.600 mm
Radstand	6.300 mm
Vorderer/hinterer Überhang	2.695/3.395 mm
Wendekreis	22.804 mm
Kofferraumvolumen	9,1 m ³
Tankvolumen	550 l
Leergewicht	13.330 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze (3*) 49 + 1 + 1

Preis

Testwagen 262.000 Euro