



## Hart im Nehmen

Wirtschaftliche Alternative im Überlandverkehr: Scania Omnilink-Überlandlinienbus mit Low Entry-Innenraum

Low Entry heißt das Konzept von Scania, das in Deutschland für mehr Stückzahlen sorgen soll. Der zweitürige Omnilink ist kein Bus wie jeder andere – wie er im Test unter Beweis stellt.

**W**er in der Welt herumkommt, kennt auch die Omnis von Scania. Das Linienbusprogramm zählt in vielen Städten Europas zum vertrauten Straßenbild. Doch um den deutschen Markt haben die Schweden mit ihrem Omni-Programm stets einen großen Bogen gemacht. „Zu hart umkämpft, zu geringe Margen“, winkten die Verantwortlichen in Katrineholm bislang ab. Jetzt aber scheint die rechte Zeit zu sein, mit dem Omnilink in Deutschland an den Start zu gehen. Schließlich liegt man im Trend, der als Überland-Linienbus konzipierte und im polnischen Werk Slupsk gefertigte Omnilink passt gut in die heimische ÖPNV-Landschaft. Deshalb rechnet sich auch die deutsche Vertriebsorganisation reelle Chancen aus. Zusätzliche Stückzahlen können die Schweden gut gebrauchen, mit Reisebussen allein

knacken sie ihren Marktanteil von gerade 1,5 Prozent niemals. Die aktuelle Zuversicht ist verständlich, auch andere Hersteller wie Evobus oder Neoman bemühen sich jetzt verstärkt um Low-

Entry-Busse. Denn auch den Betreibern dämmert es: Kein Mensch braucht immer und überall reinrassige Niederflerbusse, die mit ihren aufwändigen Aggregaten weit mehr Geld kosten als Fahr-



## Nachgefragt

**Omni-Chef Hans Hansson zum Test und zur Markteinführung des Omnilink in Deutschland:**

**Bus-Fahrt:** Wie dürfen die Busunternehmer die Markteinführung des Omnilink verstehen? Ist es ein vorsichtiger Versuch oder der erste Schritt von Scania, in Deutschland Linienbusse zu verkaufen?

**Hans Hansson:** Wer das Haus Scania kennt, weiß, dass alle Schritte wohl überlegt sind. Mit Sicherheit ist es kein Versuch, den man



**Plastische Heckpartie mit Trapez-Fenster und über die gesamte Breite parallel öffnender Motorklappe (links) Stufenfreie Einstiege und Niederflur im Vorderwagen, ins Heck geht es über zwei Stufen. (rechts oben) Attraktive Cantilever-Sitze aus eigener Fertigung – gelungene Farbwahl (rechts unten)**

zeuge, die im Heck mit einfachen Standard-Antrieben auskommen.

Obwohl nicht mehr ganz taufisch, hebt sich der Omnilink wohltuend andersartig von seinen Wettbewerbern ab. Wo andere dem Kastendesign und streng geometrischen Linien frönen, zeigt der Omnilink von Scania von vorne herein ein freundlich lächelndes Gesicht. Pausbäckige Radien an der Front gehen in geradlinige Seitenwände mit niedriger Taille über. Auffallend innen und außen: die große Transparenz, die von den riesigen Seitenscheiben herrühren. Auch das plastisch geformte Heck als eigentliche

Schokoladenseite verdient mit seiner verwegenen Gestaltung einige Zeilen – eine trapezförmige, bis ins Dach gezogene Heckscheibe, fein gerundet die parallel zu öffnende Motorklappe, in die seitlich die Leuchteinheiten integriert werden.

Auch in Bezug auf die technische Basis zeigt Scania Eigenheiten. Der in Deutschland neue Omnilink ist ein typisches Produkt des Scania-Baukastens. Er basiert auf dem Fahrgestell L94 UB, das im Mutterhaus Södertälje produziert und nach Slupsk geliefert wird. Unter das attraktive Kleid packen die Schweden den

Niederflur-Vorderwagen des Omnicity und das Heck ihres Hochboden-Busses. Auch die Raumökonomie der Fahrgastzelle kann sich sehen lassen: Mit 39 Sitz-

### ***Durchtrainiert und drahtig wie ein Leichtathlet präsentiert sich der 9-l-Diesel im Heck.***

und 52 Stehplätzen ist der Scania für die meisten Überland-Einsätze gut gewappnet. Beide Einstiege mit breiten doppelflügeligen Türen sind stufenlos, ins voll bestuhlte Heck gelangt man über zwei gut begehbbare Stufen. Nicht ganz normgerecht ist die Einstiegshöhe, die Fahrgäste müssen ihre Beine auf 37 cm anheben. Wird Randsteinhöhe benötigt, beherrscht der Scania auch den Kniefall. Breit ist der Durchgang zwischen den Radhäusern der Vorderachse, für den störungsfreien Fahrgastfluss zwischen den Türen ist vorgesorgt.

Im Innenraum des Schweden herrschen helle Farben vor, Ikea lässt grüßen – mit attraktiven Polsterbezügen, korrespondierend mit der Decke und hellem Holzimitat an den Wänden. Von diesem freundlichen Farb-Potpourri setzen sich

zurücknehmen könnte. Damit würde man das Vertrauen der Kunden in die Marke nachhaltig zerstören. Wir wollen den deutschen Markt auch in diesem Segment dauerhaft bedienen.

**Bus-Fahrt:** Warum startet Scania (oder sollten wir besser Omni sagen?) in Deutschland so spät?

**Hansson:** Sehen Sie, nach der Umstrukturierung des Omnibusbereichs hatten vor allem die Märkte in Osteuropa, Großbritannien, Frankreich und Italien erste Priorität. Dort haben wir jetzt befriedigend Fuß gefasst. Jetzt möchten wir auch im großen und

schwierigen deutschen Markt ein größeres Stück vom Kuchen.

**Bus-Fahrt:** Der Omnilink, das zeigt unser Test, ist ein robustes, aber recht rustikales Fahrzeug. Was dürfen die Busunternehmer von Scania in Zukunft erwarten?

**Hansson:** Unsere Produkte haben auch von der technischen Seite stets einen klaren Fokus auf die Märkte, für die sie bestimmt sind. Unser Omni-Programm ist modular aufgebaut und kann mit verschiedenen Komponenten an hoch entwickelte Märkte wie beispielsweise Deutschland angepasst werden.

**Maße**

Gesamtlänge .....	11.985 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe .....	3.177 mm
Radstand .....	6.000 mm
Überhang vorne .....	2.645 mm
Überhang hinten .....	3.340 mm
Wendekreis .....	23.000 mm
Einstiegshöhe vorn .....	373 mm
Einstiegshöhe Mitte .....	380 mm

**Antriebsstrang**

**Motor:** Sechszylinder-Reihenmotor DC9 02, längs schräg mit 60° liegend eingebaut, zwei Ventile pro Zylinder, Turbolader und Ladeluftkühlung, EDC-Reiheneinspritzpumpe, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 9.000 cm<sup>3</sup>, Leistung 191 kW/260 PS bei 1.900 bis 2.000 U/min, maximales Drehmoment 1.250 Nm bei 1.100 bis 1.300 U/min

**Kraftübertragung:** Fünfgang-Automatik ZF 5HP 592 CN, Übersetzung 3,43 bis 0,83:1, Hinterachsübersetzung i = 4,22; Geschwindigkeitsbegrenzung auf 83 km/h (für Tempo 100 km/h Achsübersetzung i = 3,80)

**Fahrwerk**

**Federung:** Starre Vorderachse Scania AMA 780, Stabilisator, 2 Luftbälge, 2 Stoßdämpfer; Hypoid-Hinterachse Scania ADA 1300, Stabilisator, 4 Luftbälge und 4 Stoßdämpfer; elektronisch geregelte Luftfederung ELC

**Bremsen:** Zweikreis Druckluftbremsanlage mit pneumatischen Scheibenbremsen, Verschleißindikatoren an Vorder- und Hinterachse, im Getriebe integrierter Primärretarder, ABS und ASR; Federspeicher-Feststellbremse; in Betriebsbremse integrierte Haltestellenbremse

**Lenkung:** Hydrolenkung ZF Servocom 8098

**Reifen:** 275/70 R 22,5

**Heizung/Klima**

**Heizung:** Konvektorenheizung, Zusatzheizung Webasto DW 300

**Klima:** Automatische Heizungs- und Lüftungssteuerung, Klimaanlage Webasto Aerosphere mit 24 kW

**Kapazität/Preis**

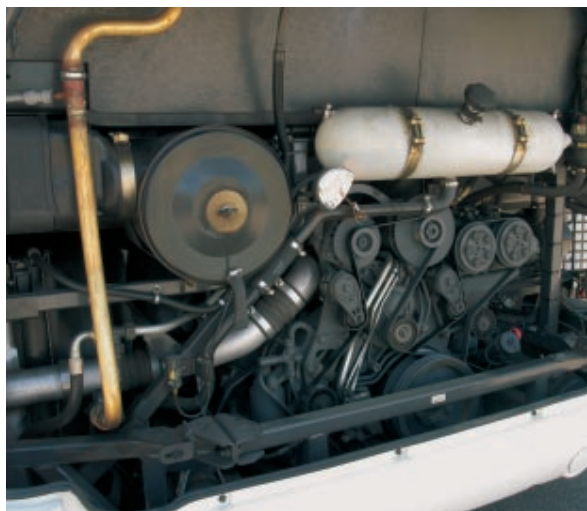
**Sitz-/Stehplätze:** 39 + 2 Klappsitze + 1/52

**Preis:** € 320.000,-

die Hartplastik-Verkleidungen etwas ab, die Materialanmutung und ihre Verarbeitung wirken ernüchternd billig. Sicherheit im Innenraum signalisieren die vielen gelben Haltestangen und Handläufe; stehende Passagiere finden im Omnilink guten Halt.

Als reiner Linienbus im Vorortverkehr hat der Omnilink gewiss seine Qua-

**TEST Scania Omnilink**



**Rustikales Cockpit mit mechanisch verstellbarem Lenkrad. (oben links) Der tief sitzende linke Außenspiegel ist nachts nicht blendfrei.**

(oben rechts)

**Gut gefülltes Heck: schräg nach links geneigter Reihensechszylinder mit 9 l Hubraum und 260 PS Nennleistung (links)**

litäten. Als Doppelverdiener, wie er vom Scania-Vertrieb beworben wird, ist er jedoch eine Fehlbesetzung. Er kann zwar auf beiden Seiten mit Gepäckablagen ausgerüstet werden, auch ein optionales Reiseleiter-Mikrofon wird angeboten. Und selbst wenn man der Heizungs- und Klimaausrüstung eine gute Vorstellung bescheinigen muss, bleibt der Schwede doch seiner Rolle als Linienbus treu.

Beim Kapitel Fahrwerk vermissen wir zeitgemäße Fahreigenschaften. Zwar folgt der Omnilink brav, berechenbar und exakt den Lenkbefehlen. Untadelig und von wenigen Korrekturen begleitet läuft der Zweiachser geradeaus. Doch wie es sich für einen richtigen Wikinger gehört, zeigt sich der Omnilink hart im Nehmen und kräftig im Austeilen von Schlägen. Bei langsamer Fahrt poltert der Überlandbus wie alle starrachsigen Niederflerbusse über alle Querfugen und Kanaldeckel. Um den Abrollkomfort ein wenig zu verbessern, wählten die Fahrwerkstechniker eine weiche Abstimmung.

Damit neigt sich der Niederflur-Überlandbus in schnellen Kurven deftig zur Seite und wankt in Wechselkurven wie ein Seemann auf schwerer See. Auch die Hinterachse hat Probleme – trotz der vier Luftbälge und Stoßdämpfer – ausrei-

**MESSWERTE**

**Beschleunigung**

0–50 km/h.....	15 s
0–60 km/h .....	22 s
0–80 km/h.....	40 s

**Innengeräusche**

60 km/h (Front/Mitte/Heck).....	69/70/70 dB(A)
80 km/h (Front/Mitte/Heck) .....	72/71/72 dB(A)

**Kraftstoffverbrauch**

Autobahn.....	24,9 l/100 km
Landstraße .....	27,8 l/100 km
Bergwertung .....	134,6 l/100 km

**Testverbrauch gesamt**

Verbrauch Ø .....	27,8 l/100 km
<i>(356 gefahrene Kilometer)</i>	
Ø = Durchschnitt	

## Fazit: Scania Omnilink

Der Omnilink präsentiert sich als Linienbus von altem Schrot und Korn, der im Zubringerverkehr bei einer niedrigen Fahrgast-Verweildauer an Bord gute Dienste zu leisten vermag. Gar nicht konventionell sind das

Gerippe und die durchaus attraktive Hülle, die weitgehend aus Aluminium bestehen und nicht rosten. Auch in Sachen Elektronik ist der Scania auf der Höhe seiner Zeit. Der Antrieb, seine wirklich starke Seite, ist leistungsstark und wirtschaftlich. Doch sein Fahrwerk ist ungehobelt und der

Langstreckenkomfort mangelhaft. Was ihm zum großen Durchbruch fehlt, ist Feinschliff – und ein Schuss moderne Technik. Noch vor der Einführung steht ein reaktionsschnelles EBS-Bremssystem, das im Scania-LKW längst seinen Dienst versieht.

WOTAN

chend sensibel abzurollen. Fahrbahnen mit Bodenwellen werden gern mit Nickschwingungen beantwortet. Zudem trägt die Antriebsachse mit einem moderaten Singsang zum erhöhten Geräuschniveau im Heck bei.

Positive Noten fährt der Antrieb ein, wäre es anders, wir verstünden die Welt nicht mehr. Im Heck sitzt ein Diesel, nicht großvolumig aber durchtrainiert und drahtig wie ein Leichtathlet. Der längs eingebaute, doch wegen der Bauhöhe mit 60 Grad schräg liegende 9-l-Reihensechszylinder schiebt an wie ein wesentlich größerer 12-l-Motor. Mit 260 PS zählt der kleinvolumigste Scania-Motor zwar nur zu den Mittelgewichtlern, doch mit 1.250 Nm Drehmoment bei 1.100 bis 1.300 Umdrehungen spielt er bei den Überland-Bussen in der ersten Liga mit. Selbst mit 16 t Gesamtgewicht, was einer Belegung mit 53 Fahrgästen entspricht, kommt der Omnilink schnell in Fahrt und erreicht schon nach knapp 40 Sekunden Reisetempo 80. Der Testwagen ist zwar auf 83 km/h begrenzt, doch eine Zulassung für Autobahn-Tempo 100 ist möglich und wird mit der längeren Achsübersetzung ( $i = 3,80$ ) realisiert.

Die durchaus beachtlichen Fahrleistungen werden mit bemerkenswerten Verbrauchswerten erzielt – auf schwerer Topografie im bayerischen Voralpenland kommen, erschwert durch Vollausslastung und mit Klimabetrieb, Werte von weniger als 28 l/100 km zustande. Selbst hohe Dauerdrehzahlen auf Autobahnen quittiert der Hochleistungsdiesel mit erstaunlichen 25 l auf 100 km. Nur wenig zu toppen ist das Zusammenspiel mit dem fünfstufigen ZF-Getriebeautomaten. Lediglich auf extremen Steilstücken vermisst man eine feinere Abstufung und einen rascheren Gangwechsel.

Ein Wort noch zum viel gelobten Mo-

tor: Der noch mit einer Hubschieber-Einspritzpumpe arbeitende Diesel zählt im schwedischen Konzern mittlerweile zum alten Eisen, steht aber mit seiner Genügsamkeit bei überzeugten Scania-Kunden hoch im Kurs. Doch mit der Einführung der Euro 4-Abgasnorm wird sein letztes Stündchen endgültig schlagen. In der Warteschleife steht bereits ein kompaktes Aggregat mit knapp 10 l Hubraum und fünf Zylindern.

Der Omni-Fahrer genießt längst nicht das Flair seiner LKW-Kollegen. Sein Arbeitsplatz ist weitaus bescheidener. Zwar mangelt es ihm nicht an Übersicht – nach vorne über die große Frontscheibe, zur Seite über die großen Spiegel. Gewöhnungsbedürftig ist nur der tiefsitzende linke Fahrerspiegel, vor allem nachts spiegelt sich darin das Armaturenbrett. Das Lenkrad wird mit einem kräftigen Handgriff mechanisch in Höhe

und Neigung verstellbar, die Sitzschienen des Fahrersitzes reichen auch für Langbeiner. Wenige Geheimnisse birgt das schlichte Cockpit mit althergebrachtem Fahrtenschreiber und wenigen analogen Instrumenten. Dafür ist der Omnilink einfach zu bedienen – die wenigen wohlgeordneten Schalter und Bedienelemente sind rasch erfasst. Einen VDV-Armaturenträger wird man allerdings derzeit für den Omnilink nicht bekommen. Auch Fehlanzeige für Becher- oder Flaschenhalter, Linienfahrer dürfen unterwegs keinen Durst haben.

Dafür glänzt der Omnilink mit einer beispielhaften Haltestellenbremse. Einfacher geht es nicht: Einfach das Bremspedal drei Sekunden gedrückt halten, dann ist das Fahrzeug bis zur Weiterfahrt fixiert. Bei der Abfahrt einfach wieder Gas geben, damit wird das Anfahren auch an steilen Bergen zum Kinderspiel.