

Freundliches Gesicht, große Kapazität hinter hohen Glasflächen – der lange Omnilink ist mit seinen Talenten vor allem im Nahbereich zu Hause.



# Last Edition

Mit Low-Entry-Konzept, Langzeitsicherheit gegen Korrosion und sparsamen Motoren spricht der robuste, 13,7 Meter lange Scania Omnilink vor allem Privatunternehmen an.





**Klares Innenraum-Layout, freundliche Farben und bequeme Sitze, billige Kunststoffe  
Einfach zu bedienen – der klassische Omni-Arbeitsplatz mit schlichtem Fahrtenschreiber und wenigen analogen Instrumenten**

gen“. Bedenken hatten manche Verantwortliche auch, wenn es um die passenden Produkte ging. Doch mit dem Omnilink, war man sich in Katrineholm einig, sollte es in Deutschland klappen. Neben dem obligatorischen Zweiachser (siehe Busfahrt 1/2005) bietet der deutsche Scania-Omnibusvertrieb jetzt auch den mittellangen Dreiachser aus polnischer Fertigung mit 13,7 m Länge an.

Ob der Scania das Zeug zu größerem Markterfolg hat? Schon der Markenname umweht die Produkte mit einem Hauch „King of the Road“, den die Fahrer so schätzen. Vielversprechend und innovativ ist der schicke korrosionsfreie Aluminium-Aufbau – mit Blick auf die Waage registrieren wir ein Leergewicht von



**An der Tankstelle genügsam, ohne auf der Straße mit Leistung zu knausern.**

**Schnelle Fahrgastwechsel möglich – dank Low Entry-Konzept (Bild unten)**

**L**ast Minute, kurz vor Beginn der Busworld 2005, kam der Anruf aus Koblenz: Interessiert an einem dreiachsigen Omnilink-Dreiachser? In der Vermutung, die neue Euro-4-Motorisierung als Erste zu fahren schlagen wir spontan zu. Noch vor dem Take Off dann die Korrektur: Kein Euro-4-Fünfzylinder am Start – der vielfach bewährte 24-Tonner, der aber noch über ein Jahr lang im Scania-Programm bleibt, tritt mit dem Euro-3-Sechszylinder an.

Am Busbahnhof schon beim Einbiegen verwunderte Blicke – der weiße Schwede wird selbst von den Passanten sofort als Fremdkörper identifiziert. Nicht weiter verwunderlich, der deutsche ÖPNV ist bislang noch fest in den Händen von Evobus, Neoman - und Solaris. Aber so richtig wollten die Schweden bislang auch nicht, sie argumentierten mit „zu stark umkämpft“ und „zu niedrige Mar-





Scheinwerfer-Birnen lassen sich ohne Werkzeug einfach wechseln.



Wendig mit hydraulisch gelenkter Nachlaufachse, große Einschlagwinkel

Mitteinstieg mit breiten Außenschwingtüren und Klapprampe (links) Die Batterien vorne links im unfallgefährdeten Bereich

13.760 Kilogramm, gerade recht für die Auslastung mit maximal 116 Fahrgästen. Der Omnilink ist auf seinen Einsatz hin optimiert, die Summe der zulässigen Achslasten ergeben 24.600 Kilogramm, die voll ausgelastet auch benötigt werden.

Viel und positiv wird über Low Entry geschrieben, seit auch der Marktführer ein passendes modernes Produkt in seinem Programm führt. Es kommt eben immer darauf an, wer die Botschaft verkün-

det. Genau betrachtet fahren Schweden, Engländer oder Holländer schon seit Jahrzehnten gut mit diesem Konzept. Stufenlose Busse, von vorn bis hinten eben und dann noch mit nur zwei Türen, finden im Zubringerverkehr nur in Deutschland Freunde. Der Rest der Welt vertraut im Überlandverkehr auf kostengünstige Antriebsstränge, die ohne Portalachsen weit weniger Kosten verursachen. Was braucht man mehr: einen bequemen Niederflur-Einstieg, ausreichend Platz für ältere und behinderte Fahrgäste, Rollstühle und Kinderwagen, nach hinten geht es ins Reich der Schüler und jungen Mitfahrer. Der Scania überzeugt hier mit seinem Raumkonzept, das Flexibilität verspricht und im Vorderwagen mit Klappsitzen, gepolsterten Stehplatzlehnen und 12 Cantilever-Sitzen glänzt. Über zwei nicht zu steile Stufen geht es ins lange Heckabteil, das über 31 in Fahrrichtung montierte

Sitzplätze verfügt. Untypisch für Deutschland ist die dritte Tür mit zwei Stufen im Heck, das Testfahrzeug versteht normalerweise in Schweden regulären Liniendienst.

Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick aufgeräumt, hell und freundlich. Gelbe Stufenkanten und Markierungen an den Haltestangen geben rasch Orientierung, etwas Holzimitat an den Seitenwänden ist pflegeleicht und ein echter Blickfang. Die dick verkleideten Fensterstreben signalisieren Solidität durch massiven Materialeinsatz, die verwendeten Kunststoffe für die Oberflächen wirken aber billig und nachlässig verarbeitet. Die gut ausgeformten und bequem gepolsterten Sitze des Kandidaten haben Langstreckenqualitäten, hier hat der Kunde ein breites Sortiment bis hin zur Graffiti-resistenten Sitzschale zur Auswahl. Und da der Omnilink als Scania-



Produkt für kalte Winter konzipiert wurde, zeigt er mit dicker Wärmeisolierung seine Stärken. Neben der obligatorischen Konvektoren-Heizung erwärmt die kräftig ausgelegte Dachheizung unter Mithilfe der leistungsstarken Webasto-Zusatzheizung den großen Innenraum rasch. Auch der Fahrer kommt nicht zu kurz: ein spezieller Heizkörper links neben dem Sitz hält auch bei geöffneter Fronttür den Arbeitsplatz warm. Die Regulierung der Anlage ist einfach, über zwei Drehknöpfe werden die Thermostate für den Fahrgastraum und die Frontbox gesteuert. Zudem gibt es für warme Tage zwei pneu-

## Unsere Fazit: Scania Omnilink 13,7

Der aktuelle Omnilink ist kein „King of the road“, der Fahrgast- und Fahrerherzen höher schlagen lässt. Er ist ein braver Städter, der die kurzen Distanzen liebt und gut beherrscht. Lange Distanzen sind nicht sein Ding, dazu fehlt der erforderliche Grundkomfort. Er ist gewiss kein Blender, seine Qualitäten sind handfest und seine Wirtschaftlichkeit nicht von der Hand zu weisen. Sein Nachfolger, der vieles besser können soll, steht schon in den Startlöchern. Ob er auch besser und feiner rollen kann?



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert

ringen Kraftaufwand ab und die Nachlaufachse verhilft hydraulisch zur allseits verblüffenden Wendigkeit. Etwas Vorsicht ist allerdings beim Ausfahren an

Auf schnell gefahrenen Abschnitten zeigt sich, dass der Omnilink ausgezeichnet geradeaus fährt – auch hier machen sich der lange Radstand und die gesperrte dritte Achse positiv bemerkbar. In schnell gefahrenen Kurven signalisiert der Schwede auch ohne ESP schnell, wenn es ihm zu heftig wird. Einerseits neigt er sich dann deutlich zur Seite, andererseits hat der Fahrer mit der Lenkung alle Hände voll zu tun. Sie ist leichtgängig, aber nicht eben feinfühlig – oberhalb von Tempo 70 auf Landstraßen wünscht man sich mehr Rückmeldung im Volant. Ohne besondere Beanstandung die Bremsanlage, die mit Scheibenbremsen an allen Rädern ordentlich ver-



Das Auslaufmodell – der um 60 Grad geneigte Sechszylinder mit mechanischer Einspritzung wird durch einen Euro-4-Fünfzylinder ersetzt.

matisch bediente Dachluken. Im Nahbereich ist der Omnilink in seinem Metier – der Fahrer ist mit seinem Scania schnell auf Du. Auch wenn der Testwagen noch ohne VDV-Arbeitsplatz auskommt, bleiben bei der Bedienung keine Rätsel offen. Alles geht einfach zur Hand, einzig schwergängig ist die Lenk-radverstellung noch mit einem mechanischen Knebel. Überraschend flink durchheilt der lange Dreiachser enge Straßen, knappe Kurvenradien, Haltestellen-Ein- und Ausfahrten. Der 300 PS starke Neunliter-Sechszylinder spricht spontan und willig auf Leistungsanforderungen an, allerdings hat er mit 13,7 Tonnen Leergewicht auch nur wenig Mühe. Er untermalt seine Aktivitäten im Heck lustvoll kernig und sorgt beim Beschleunigen im Zweiklang mit der Hinterachse für eine laut-starke Melange aus mechanischen Geräuschen. Die Lenkung fordert dem Fahrer nur ge-

Haltestellen geboten: der 4,60 m lange hintere Überhang schert hier gern und kräftig aus. Das Fahrwerk des Dreiachsers selbst ist von der robusten Sorte. Unzweifelhaft mögen die Starrachsen ihre Nehmerqualitäten haben, aber im Scania teilen sie auch kräftig aus. Mit geringem Federweg fallen sie in jedes Loch, stoßen und trampeln über schlechte Fahrbahnoberflächen – dem Fahrzeug entfährt dabei stets ein Ächzen, Stöhnen und Knistern im Gebälk. Nur Nickschwingungen bleiben aus, hier stabilisieren der lange Radstand und die dritte Achse.

Hart aber herzlich ist die Gesamtnote – wer das kurzzeitige Vergnügen der Mitfahrt hat, wird sicherlich damit leben können – wer allerdings lange Schichtdienste hinter dem Steuer zu leisten hat, wird von einer Einzelradaufhängung und einem fein abgestimmten Fahrwerk träumen.

Im Nahbereich ist der Omnilink in seinem Metier – und rasch mit dem Fahrer auf Du.

zögert. Für die korrekte Bedienung braucht es noch etwas Gefühl, um omnibusfein zu bremsen. Über den Motor sind nicht mehr viele Worte zu verlieren, als ältestes Antriebs-aggregat und Auslaufmodell im Scania-Programm zählt es zu den bekannten Größen. Seine Vorstellung war einwandfrei, auch die Zusammenarbeit mit dem fünfstufigen ZF-Getriebeautomaten verdient gute Noten. Der neue Fünfzylinder, als Euro-4-Motor mit Abgasrückführung, schon im Nachfolger-Modell montiert, soll alles besser können. Als kongenialer Partner ist die ZF-Sechsgang-Automatik im Gespräch, die Multiplex-Elektronik macht es möglich. Auch ein neues EBS-Bremssystem aus der neuen Truck-Range kommt dann zum Einsatz, manches Gute dauert eben etwas länger.

WOLFGANG TSCHAKERT