



# Attraktives Sparmodell

Wo Scania drauf steht, steckt auch Scania drin. Aber der Dreiachser kommt aus China und soll mit günstigen Preisen für Furore sorgen. Unser Test klärt, was von dem China-Schweden zu halten ist.

**D**er Auftakt vor zwei Jahren hatte für Unruhe in der Branche gesorgt. „Große Bühne für den Touring“ schrieben wir damals, „die Zeichen bei Scania stehen auf Expansion“. Und dennoch dauerte es weitere zwei Jahre, bis sich die ersten Exemplare nach Deutschland fanden. Vielleicht ist es auch Absicht: Die schwedische Marke feiert in diesem Jahr 100 Jahre Omnibusbau bei Scania, eine gute Gelegenheit, mit dem Touring weiteren Diskussionsstoff zu bieten. Noch kennt ihn kaum einer, wenn er um die Ecke biegt. Aber die erste Frage heißt immer: „Was soll er kosten?“ Der

Scania-Vertrieb bringt den knapp 14 m langen Reisehochdecker mit knapp 240.000 Euro in Stellung. Wer einen Zweiachser im 12-m-Standardformat bevorzugt, bekommt diesen für rund 190.000 Euro.

## Der Preis ist heiß

Fürs knapp abgezählte Geld bekommt der Touring-Kunde Standardware aus China, der Bus wird beim Kooperationspartner Higer in China gefertigt. Den Individualisierungswünschen deutscher Kunden sind enge Grenzen gesteckt – das ist nun mal bei Discount-Anbietern so.



Zwei Aufbauabgrößen sind vorgesehen, wenige Lackfarben und Polsterstoffe, der Innenraum wird im Farbton Umbra oder erdfarben geliefert. Schlafkabine, ja oder nein, auch ein größerer Monitor ist mittschiffs erhältlich. In Sachen Motorisierung gibt es 440 PS mit Euro-5-Zertifikat, Punkt. Die Fahrgestelltechnik steuern die Schweden bei, die hier keine Kompromisse machen – wer einen Touring bestellt, bekommt aktuelle Technik.

„Er sieht schon recht dynamisch aus“, findet Martin Geldhauser. Der Omnibusunternehmer aus dem Münchner Süden kann sich mit der Optik gut anfreunden. Stattlich sieht er aus mit 3,80 m Höhe, der zornige Blick mit Xenonlicht und LED-Tagfahrleuchten und der schwarze Keil im Bug verschaffen Respekt. Tiefschwarz zieht sich das Scheibenband nach hinten, man sieht nach außen, aber nicht nach innen. Die ausgestellten Radläufe versprechen Tempo, mit dem Heck schufen die schwedischen Designer eine besondere Delikatesse. Und dennoch bleibt der Omnibuspraktiker skeptisch. Er schätzt die Preisdifferenz zu

europäischen Wettbewerbern auf realistische 20.000 Euro. „Und für den Betrag würde ich das Abenteuer nicht eingehen“, meint er nach seiner Inspektion. Er ist skeptisch in Bezug auf die Ersatzteilversorgung – vielleicht, weil er mit der Marke Scania noch wenig Erfahrung verfügt. Er reiht den Touring in die Kategorie Exot ein und lässt zumindest vorerst die Finger davon.

### Konventionell gebaut

Die Grundkonzeption des Touring ist klassisch, er baut auf zugeliessene Fahrgestellmodule der Schweden auf. Damit gerät der Touring nicht gerade leicht, der Hersteller beziffert das Nettogewicht des 57-Sitzers mit 16.320 kg. Der Aufbau samt Dachklimaanlage wirkt wuchtig und hoch, die Innenstehhöhe von 2,15 m reicht auch Basketballspielern für den aufrechten Gang. Wer aber einen großen Kofferraum erwartet, wird ziemlich enttäuscht. Selbst wenn man auf die Schlafkabine verzichtet, kommen nicht mehr als 8,6 m<sup>3</sup> zustande – für einen 14-m-Boliden eindeutig zu

Das Heck ist eindeutig die Schokoladenseite des Scania Touring. Schlicht gehaltenes Cockpit mit guter Ergonomie – Ablagen Fehlzanzeige

Den Individualisierungswünschen deutscher Kunden sind enge Grenzen gesteckt – das ist halt bei Discount-Anbietern so.



Solide und bequem: der Innenraum

## Globale Lösungen

Die Scania-Touring-Modelle werden in China bei Higer gebaut, das Design stammt aus Schweden, das Fahrzeugkonzept aus China. Higer fertigt die Scania-Modelle auf einer eigenen Fertigungsspur, für 2011 planen die Strategen mit 150 Touring-Fahrzeugen. Der Kooperationspartner Higer wurde 1998 in Suzhou gegründet und gehört heute zum King-Long-Konzern. Higer gilt in China als Premiumanbieter, der über ein breites Produktportfolio verfügt. Ziel der Zusammenarbeit von Scania und Higer ist die Erschließung weltweiter Märkte mit preisgünstigen Produkten. Anspruchsvolle Kunden werden weiterhin in Zusammenarbeit mit Irizar-Produkten bedient, hört man aus der Scania-Zentrale in Södertälje.

wenig. Da schlägt sich der mit 6,40 m relativ kurze Radstand nieder, der für einen brauchbaren Wendekreis benötigt wird. Der vordere Überhang gerät etwas lang, der Böschungswinkel ist knapp bemessen. An hohen Randsteinen sitzt man schon mal auf, dafür geben ihm die Konstrukteure massive Kufen mit auf den Weg, die gleichzeitig die weit vorn montierte Türführungsstange schützen soll.

Breite, gleichmäßige Stufen führen nach innen, auf den losen Teppichbelag als Stolperfalle sollte man verzichten. Eine Geruchswolke empfängt den Passagier, ein starker Tobak aus Plastikausdünstung und Lederduft – keine angenehme Erfahrung. Wenig freundlich empfängt das lange Passagierabteil mit tristen erdfarbenen und grauen Tönen. Aber die teilbelederten Sitze sind wenigstens angenehm gepolstert, wenngleich die Gurtschlösser ins Hinterteil drücken. Die Sitze werden übrigens nicht auf Schienen, sondern massiv im Boden verschraubt – Veränderungen im Sitzraster sind so nicht möglich. Die Sitze lassen sich auch nicht zum Mittelgang hin ausfahren, das soll sich noch ändern. Das Bord-WC gehört zum Serienumfang, die Küche aber nicht. Man braucht sie aber, um einen Kühlschrank an Bord zu haben. Im Bugschrank gibt es keinen – für Alleinfahrer ein Manko.

Sonst beanstandet der Fahrer nur wenig. Platz gibt es in Hülle und Fülle, das Lenkrad lässt sich auf Wunsch extrem steil stellen. Die Pedalerie ist vorzüglich, alle Schalter und Bedienpanels gehen prima zur Hand – der Touring-Fahrer ist mit seinem Hochdecker schnell auf Du. Ablagen für den Fahrer sind allerdings Mangelware, die breite Brüstung unter dem zu kleinen Fahrerfenster wird verschenkt. Stauraum fürs Personal gibt es nur im Vorderwagenplafond – wer hier die Klappen öffnet, wird mit Bauschaum und freien Blick auf den Rohbau verwöhnt. Aber die Sitzqualität für den Chauffeur stimmt positiv, ganz im Gegensatz zum Reiseleiter, der auf einem engen Notsitz thront.

## Die Wahrheit auf der Straße

Wenn sich der Dreiachser in Bewegung setzt, ist die Welt in Ordnung. Der bullige Motor bringt den schweren Dreiachser zügig in Schwung, nicht stürmisch aber nachdrücklich. Der großvolumige Sechszylinder schiebt mit maximal 2.300 Nm an, die er schon knapp über Leerlaufdrehzahl bereitstellt. Und bereits bei 1.300 Umdrehungen liefert er unter Vollast 98 Prozent seiner Nennleistung, wenn der lange Hochdecker mit Tempo 100 über die Autobahn eilt. Wobei die analoge Anzeige et-



## Wenn sich der Dreiachser in Bewegung setzt, ist die Welt in Ordnung, der Spritverbrauch ist sensationell.

was voreilt – der Testwagen läuft maximal knappe 99 km/h. Er läuft auch recht leise, dank seinem schnellen Antriebsstrang und ellenlangen Übersetzungen. Geringe Windgeräusche im Bug attestieren den Designern, einen guten Job gemacht zu haben.

Sensationell ist freilich der Kraftstoffverbrauch, der sich schon bei ersten Messungen auf der Autobahn ankündigt. Mit 13,3 l/100 km rollt der schwere, hohe und lange Dreiachser mit konstanten 80 km/h über die Autobahn, kein großer Omnibus hat je diese Dimension gestreift. Die Messlatte liegt hoch, die Spannung der Testcrew steigt bis zur Endabrechnung an der Tankstelle. Das Gesamtergebnis bestätigt die ausgezeichnete Form – der Touring empfiehlt sich mit einem besonders effizienten Antriebsstrang, der auf Adblue-Beigaben verzichtet. Dem bulligen Common-Rail-Sechszylinder assistiert das neue Opticruise-Getriebe, das dem Motor stets die zu den Fahrleistungen passenden Drehzahlen abverlangt. Höchst selten über 1.500 Umdrehungen, in der Regel überspringt der Getrieberechner einzelne Gänge. Das allseits hohe



Rechts vorn der Platz, der wenig Vergnügen macht

Drehmoment reicht, um auf die Powertaste zu verzichten. Höhere Drehzahlen und kürzere Schaltzeiten gibt es auch per Kickdown, dann aber nur für kurze Momente. Dann kehrt wieder Ruhe ein, das Getriebe betont seinen Komfortcharakter. Eine gute Vorstellung im Omnibuseinsatz, jetzt ohne Kupplungspedal – wir ziehen den Hut. Ein kleines Haar finden wir in der Suppe: Wer exakt 80 auf Landstraßen fährt, verursacht Pendelschaltungen zwischen Gang 11 und 12, mit 79 oder 85 km/h fährt sich's besser.

Auch das Fahrwerk betont die Komfortnote – Sparmodell hin oder her –, der Touring rollt auf moderner Fahrwerkstechnik inklusive Einzelradführung vorn. Der Dreiachser liegt ohne unbillige Härten satt

auf der Straße und nimmt die kleinen und größeren Sünden der Fahrbahnbauer mit Gelassenheit. Ohne Korrekturen geht es geradeaus, die tadellose Lenkung leitet den 14-m-Riesen präzise über kurvenreiches Terrain. Kein Nicken, keine große Seitenauslage, die Abstimmung passt. Und verschätzt sich der Fahrer, korrigiert das ESP-System die Situation schon frühzeitig. So entsteht schnell ein gutes Gefühl der Sicherheit, hier wird nicht gespart. Nicht ins Komfortbild passen freilich die heftigen Vibrationen im Heck, wenn der Dreiachser mit großen Gängen beschleunigt oder sich um enge Kurven zwingt. Ein Zweimassenschwungrad würde hier Wunder wirken, der Hersteller winkt allerdings ab – zu teuer.

### Licht und Schatten

Auf der anderen Seite bietet der China-Schwede elektropneumatische Kofferraumklappen, die Fahrer wird es freuen. Weniger Freude bereitet der Toilettenablass unter der Klappe gleich neben dem Ablaufrohr, der Fahrer verspritzt so seine Schuhe. Im hinteren Einstieg fehlen Handläufe und Griffe, hier ist dringend Nachbesserung gefragt. Die im Fahrbetrieb vibrierenden Fühlerspiegel lassen sich in der Waschanlage nicht anklappen, im täglichen Alltag ein stetes Ärgernis. In dieser Reihe darf das Reserverad nicht fehlen, das unter dem Vorderwagen steckt. Bei einer Reifenpanne wird es mit einem Seilzug abgelassen, doch wie zieht man es unter dem tief liegenden Omnibus heraus? Man kann es schlicht vergessen, so hat es keinen Nutzen.

### Unser Fazit

Scania offeriert mit dem Touring viel Bus fürs Geld. Für den Preis eines günstigen Zweiachsers erstet der Kunde einen 14-m-Dreiachser, der mit solider Bauweise und moderner Technik aufwartet. Der knapp kalkulierte Dreiachser ist ein Fall für lange Distanzen, mit seiner Einheitsausstattung reicht er für die Fernlinie. Sein Trumpf ist der effiziente Kraftstoffverbrauch, hier spart er weitere Ressourcen. Verkauft und gewartet wird er von Scania – so weit, so gut. Es gibt noch zu tun, die Verarbeitungsqualität hat noch Luft nach oben. So mancher Mangel dürfte sich einfach beheben lassen. Aber der Touring hat seine Chance verdient, er hat noch eine lange Karriere vor sich. **WT**



Knifflig: Wie wechsele ich die Scheinwerferbirnen?

### Kompakt

Je nach Länge kostet der Touring zwischen 190.000 und 240.000 Euro, dafür bekommt der Kunde Standardware aus China. In Sachen Motorisierung gibt es 440 PS mit Euro 5, Punkt. Die Fahrgestelltechnik steuert Scania bei, hier gibt es keine Kompromisse. Sensationell ist der Kraftstoffverbrauch – mit 13,3 Liter auf 100 Kilometer geht es in Tempo 80 auf die Autobahn. Fazit: viel Bus fürs Geld.