



Zweifellos eine Ausnahmeerscheinung im Reisebusiness – der Superhochdecker Scania Irizar PB 1237 PB mit 13 Metern Länge

Scania Irizar PB 1237

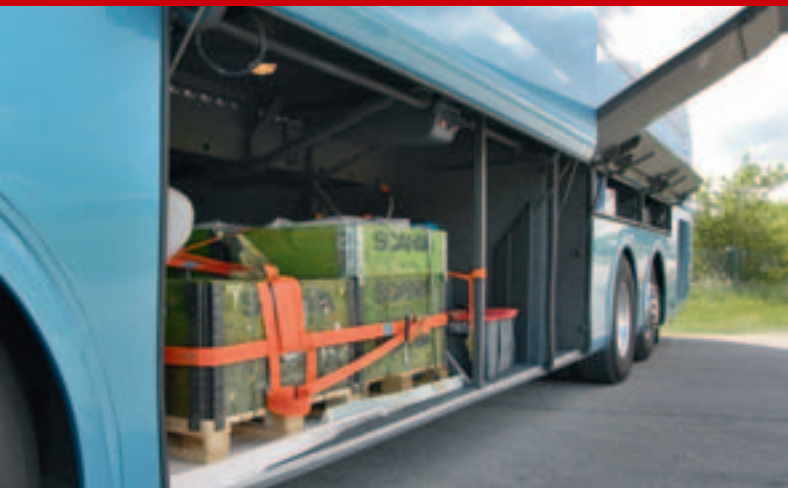
Von Understatement keine Spur

Wohl kaum ein Reisebus ist auffälliger gezeichnet und spaltet das Meinungslager der Experten mehr. Er überrascht mit Ansichten, die es ohne ihn nicht gäbe. Seine Dynamik, für die er Lorbeeren einfährt, bezieht er aus schwedischer Fertigung.

Super Fahrleistungen und ein spitzmäßiger Verbrauch“, schwärmt ein Unternehmer, der hier nicht genannt werden will. Spricht man von Scania, wird sofort der Antrieb gelobt. Von Zuverlässigkeit und toller Qualität reden

die einen, von legendärem Durchzug und minimalem Kraftstoffwerten die anderen. Was uns dabei verwundert: Nur wenige handverlesene Kunden fahren hier zu Lande Scania-Produkte. Was die freilich nicht daran hindert, das hohe Lied

auf ihre Busse zu singen. Jedenfalls Grund genug für uns, der neuesten Reisebus-Kreation von Scania und Irizar mal näher zu treten. Denn für schwere Dreiachser hält Scania jetzt einen Turbocompound-Motor mit 470 PS und 2.200 Nm



Egal ob Sommer, Winter, Nord- oder Südeuropa: Der Hispano-Schwede wird allen Klimazonen gerecht.

Ausreichend Kofferraum mit 10 Kubikmetern – pneumatisch öffnende Kofferklappen ohne Einklemmschutz

Tailliertes Designerheck mit Spoiler, markante Rückleuchten



Bequemer Einstieg vorn, knappe Sitzverhältnisse für die Hostess

Drehmoment bereit. Der packt die Euro-4-Abgasgrenzwerte ganz ohne SCR-Katalysator oder Partikelfilter. Folglich tankt er nur Diesel, der Kunde kann sich das Adblue-Handling sparen. Ein Kraftstoffmehrerverbrauch kommt für den begleitenden Testingenieur nicht in Frage – auch dieser Scania soll seinem Ruf gerecht werden und im Wettbewerb die erste Geige spielen.

Der letzte Test mit dem eigenwilligen Scania-Reisebus liegt schon Jahre zurück – was uns jetzt dazu bewegt, dem 13 Meter langen PB-Dreiaxser mal gründlich auf den Zahn zu fühlen? 1.000 Kilometer stehen ihm bevor, zwei intensive Tage, die den ganz normalen Reisebusalltag widerspiegeln – eine Transferfahrt mit zwei Fahrern, vollbesetzt, dazu eine Stadtrundfahrt und ein Ausflug ins Umland samt Bergstraßen und engen Kehren.

Unser erster Weg führt auf die Waage, wo der 44-Sitzer offenbart, dass er keiner

von der leichten Sorte ist. Voll ballastiert mit 100 Kilogramm pro Sitzplatz bringt er 21.440 Kilogramm auf die Waage und rechtfertigt dies mit einer exklusiven Vollausrüstung. Das zulässige Gesamtgewicht wird mit 22.260 Kilo angegeben – das reicht für ein paar Sitzplätze mehr, einen Skiträger im Heck oder zusätzliche Stützlast für einen Gepäckanhänger bleibt noch Nutzlast. Technisch könnte der dreiaxser PB freilich weit mehr – die Summe seiner Achslasten ergibt 26,5 Tonnen.

Unverwechselbare Optik fürs Geld. Mit 310.000 Euro netto schlägt die Anschaffung zu Buche – damit konkurriert unser Dreiaxser mit Setras Topclass und Neoplans Cityliner. Fürs gute Geld gibt es ein Outfit der besonderen Art, das Kooperationsprodukt von Scania und Irizar sieht aus wie kein Zweites. Tief geduckt wie ein spanischer Kampfstier rollt der Super-

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder Scania DT 1203, stehend im Heck, nasse, auswechselbare Zylinderlaufbuchsen, Einzelzylinderköpfe, Turboaufladung und Ladeluftkühlung plus Turbocompound, elektronische HPI-Hochdruckeinspritzung über hydraulische Pumpe-Düse-Elemente, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit Abgasrückführung und Turbocompound. Hubraum 11.716 cm³. Bohrung/Hub 127/154 mm. Nennleistung 345 kW/470 PS bei 1.900 U/min. Maximales Drehmoment 2.200 Nm bei 1.100–1.450 U/min.
Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, automatisches 12-Gang-Schaltgetriebe Scania GRS 895 R mit Opticruise-Schaltsystem, Übersetzungen von i=11,32–1,0, einfach untersetzte Hinterachse i = 2,92

Fahrwerk

Vorne Scania-Einzelradaufhängung AMI720 mit 2 Luftbälgen, 2 Stoßdämpfern und Stabilisator, Radeinschlag innen/außen 52/42 Grad, zulässige Achslast 7,5 t. Starre Scania-Antriebsachse ADA 1300, 4 Luftbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator. Starre Nachlaufachse Scania ARA860 mit 2 Luftfederbälgen, 2 Stoßdämpfer, Radeinschlag innen/außen 22/20 Grad. Elektronische Luftfederregelung, Reifen 315/80 R 22,5.

Bremsen: Elektronisch geregelte pneumatische Zweikreis-Druckluftbremse (EBS) mit integrierter ABS-, ASR- und Bremsassistenten-Funktion, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Achsen, in das Bremssystem integriert Scania-Retarder und Motorbremse, ESP als Option.

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

Aufbau: Stahlgerippe, mittragende Gerippestruktur, Überrollfestigkeit mit Zertifizierung nach ECE R66, Sitzbefestigung nach ECE R80. Dach, Front und Heck aus GFK, Aluminium-Beplankung, Kofferraumklappen aus Aluminium pneumatisch betätigt.

Ausstattung

44 Fahrgastsitze Esteban, seitlich verstellbar, Rückenlehnen verstellbar; Fahrersitz Isringhausen, Zentralverriegelung, Funkfernbedienung für Tür 1, Xenon-Fahrlicht, Audio- und Videoanlage von Blaupunkt. Küche und Toilette im Mitteleinstieg, Navigationsgerät mit Schnittstelle zu den Fahrgastmonitoren, Rückfahrkamera.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe12.920x2.550x3.900 mm
 Radstand5.730/1.500 mm
 Überhang v/h2.690/3.000 mm
 Wendekreis20.370 mm
 Fußbodenhöhe.....1.580 mm
 Innenstehhöhe v/h.....2.050 mm
 Kofferraumvolumen10 m³
 Leergewicht16.860 kg
 Testgewicht21.440 kg
 zGG.....22.260 kg



Power-Sixpack im Heck – der Turbocompound-Sechszylinder schiebt an wie ein großer V8.

MESSWERTE

Beschleunigung

0-60 km/h 19,1 s
 0-80 km/h 27,3 s
 0-100 km/h 38,1 s

Elastizität

80-100 km/h, 12. Gang 12,4 s

Innengeräusche

80 km/h, Front/Heck/Mitte64,0/67,3/67,7 dB(A)
 100 km/h, Front/Heck/Mitte66,4/67,6/66,7 dB(A)



Das sehen Unfallsachverständige nicht gerne – die Elektrozentrale sitzt im meist gefährdeten Bereich.

Autobahn

Verbrauch Ø 25,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø97,95 km/h

Landstraße

Verbrauch Ø 28,41 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 67,73 km/h

Bergwertung

Steigung 10 Prozent
 Verbrauch Ø159,19 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 49,13 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 1.132,9 km
 Verbrauch Ø26,25 l/100 km

Wetter

16–22°C, weitgehend windstill

Ø = Durchschnitt

von Irizar-Karosserie allerdings besondere aerodynamische Fähigkeiten erwartet, wird von einem Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,56 enttäuscht. Was sonst noch auffällt? Trotz mehrjähriger Bauzeit sind die modellierten Flächen und Radien noch immer nonchalant gefertigt, der Kunde muss schief sitzende Klappen, etwas Orangenhaut im Dachbereich und unsaubere Verfügen in Kauf nehmen.

Auch im Innenraum überrascht der PB mit optischen Reizen. Zuerst allerdings nimmt man auf großzügigen Leder-Fauteuils in 5-Sterne-Abstand Platz und genießt den perfekten Sitzkomfort. Der Blick an den Plafond vermittelt ungewohnte Ansichten, die große Fläche wird in Ovalen und Ellipsen auflöst und beeindruckend indirekt illuminiert. Die geschlossenen Gepäckablagen laufen nicht streng parallel, sondern geschwungen nach hinten. Allerdings sind sie eher knapp geschnitten und links durch einen dritten Monitor zusätzlich limitiert. Helles Material und dicke Unterpolsterung unterstreicht das Verwöhnambiente, wohin das Auge blickt und wohin man auch fasst. Nur schade, dass die Armlehnen aus Kunststoff schon jetzt etwas abgegriffen wirken und die Abschränkungen ohne Tische auskommen müssen. Der PB ist kein Perfektionist: Weder die ungleichen Spaltmaße der Gepäckablage-Klappen noch verquere Nähte oder unsaubere Verschraubungen erfüllen den Klassen-Standard.

Exakte Messverfahren. Bei der Messung des Kraftstoffverbrauchs lassen wir uns kein X für ein U vormachen. Voraussetzung für exakte Messwerte ist die präzise Tankung vor und nach dem Test. Der verbrauchte Dieselmotorkraftstoff ist die Basis des Ergebnisses, doch erst nach der Abgleichung der Temperaturdifferenzen wissen wir, wie genau die Messgeräte ticken. Die erste Spezialwertung „Fahr-dynamik“ besteht der Hispano-Schwede wie erwartet mit Bravour. Den Standard-sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt er so schnell wie keiner seiner Wettbewerber in 38,1 Sekunden. Beinahe schon sensationell fallen die Durchzugswerte aus – der PB braucht nur 12,4 Sekunden, um im 12. Gang von 80 auf 100 km/h zu beschleunigen. Schon vom Start weg macht der Scania-Antriebsstrang

hochdecker über die Straße, keine Spur mehr von der Ausgangsform Quader. Seine ineinander übergehenden Radien verschleiern gekonnt die imposante Höhe von 3,90 Metern. Ein hoch liegendes Fensterband mit schmalen Seitenscheiben reduziert die Aufheizung durch die Sonne, die dominanten Sicken strecken die Seiten. Die tiefgezogenen Front- und Seitenscheiben im Bug kennzeichnen das Cockpit und stehen für die optische Funktionsteilung. Die Klimaanlage, die den PB wie einen Buckelwal aussehen lässt, sitzt auf dem Vorderwagen und gestaltet die Gewichtsbilanz ausgeglichen. Auch das Heck wirkt eigenständig und schlüssig – oben mit integrierter Spoilerlippe und mittschiffs tailliert. Wer von der attrakti-

klar, dass er auf Dynamik setzt. Schon bei niedrigen Drehzahlen packt der 12,7-Liter-Sechszylinder im Stile eines wesentlich hubraumstärkeren Motors kräftig zu und lässt auch im Drehzahlkeller kein Gefühl von Turboloch aufkommen. Die hohe Leistungsausbeute verdankt der Reihen-sechszylinder seiner Hochdruckeinspritzung mit maximal 2.100 bar und einer

zweiten Turbine im Abgastrakt, die überschüssige Energie im Abgas über ein komplexes Getriebe an die Kurbelwelle abgibt. Die Leistung wird vom zwölfstufigen Opticruise-Getriebe automatisch verarbeitet. Wobei der Hersteller fürs Anfahren und Stehenbleiben noch immer die manuelle Kupplungsbedienung einfordert – woanders ist man schon weiter.

Ungewöhnlich fällt auch die Auslegung des Antriebsstrangs aus – eine kurze Achse plus Direktdrive, der direkte Durchtrieb im größten Gang, sollen für geringe Schalldämmigkeit und Fahrspaß sorgen. Satte 1.470 Umdrehungen werden dem Sechszylinder bei Tempo 100 abgefordert, da hält der Turbocompound-Diesel bereits 455 PS bereit und noch 2.150 Nm. Da werden selbst Steigungen bis vier Prozent nur mit dem Gaspedal genommen, auch auf Landstraßen rollt der PB im 12. Gang.



Gewöhnungsbedürftig in der Stadt – der PB und sein Opticruise-Getriebe



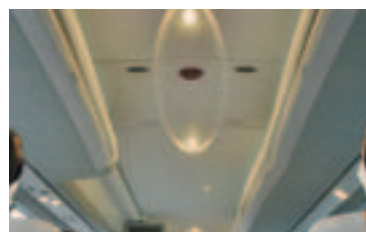
Cockpit mit Licht und Schatten – perfekte Pedalerie und Lenkung, unübersichtliches Schalter-Panel ohne Ordnung, kaum Ablagen



Sehen nicht nur gut aus – sehr bequeme Esteban-Ledersitze mit hohen Lehnen



Guten Ausblick nach vorn bieten nur die ersten beiden Reihen.



Indirekte Beleuchtung und Punktstrahler.

Auf langen Distanzen zu Hause. Was den Unternehmer im Angesicht stets steigender Spritpreise bewegt, sind seine Kraftstoffkosten. Es mögen vor allem knapp kalkulierende Langstrecken-Fahrer sein, die den Scania-Antrieb zu schätzen wissen. Der glänzt durch überragende Fahrleistungen – mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 98 km/h eilt er mühelos über 700 Kilometer Autobahn und verbraucht dabei (mit Klimaanlage) gerade 25 l/100 km. An den handelsüblichen Steigungen fällt das Tempo nie wesentlich zurück. Denn hier beweist der Turbocompound-Diesel seine besondere Güte, gerade wenn er gehörig unter Last läuft. Im flachen Land wirkt er dagegen etwas unterfordert, was auch der höhere Konstantverbrauch auf flacher Autobahn beweist.

Abhilfe könnte hier eine bereits signalisierte längere Gesamtübersetzung schaffen, der starke Diesel würde auch damit nicht entscheidend an Dynamik einbüßen. Ein geringeres Drehzahlniveau bei Reisegeschwindigkeit würde auch das Geräuschniveau im Innenraum noch weiter senken. Wobei der PB-Dreiachser schon zu den Leisetretern zählt – nur rund um die Mitteltür erhöhen die Abrollgeräusche der Achsen den Schalldruck.

Unter Deck sitzt ein 10 Kubikmeter großer Kofferraum, hoch genug für riesige Samsonites und gut zugänglich über große ferngesteuerte Parallelhubklappen. Etwas Aufmerksamkeit verdient auch die Klimatisierung – mit nordischer Heizung und Heißluft-Klimagerät wird der PB allen europäischen Klimazonen gerecht. Mit Extrakonvektoren im Heck, an den Türen und im Cockpit erwärmt sich der Dreiachser schnell und lässt sich

mit 35,6 Kilowatt Kälteleistung schnell auf verträgliche Innenraumtemperaturen kühlen.

Auch der PB-Chauffeur genießt seinen wohligh temperierten Arbeitsplatz. Er räkelt sich auf seinem perfekten Fahrersitz und hat wenig Mühe, auf der Autobahn hohe Reisedurchschnitte zu erzielen. Mit 470 PS Motorleistung, automatischem Getriebe und Tempomat hält er das Tempo hoch. Was allerdings fehlt, ist ein ACC-System (Adaptive Cruise Control), das den Abstand zum Vordermann sichert. Der Geradeauslauf des Dreieckers ist ohne Fehl und Tadel, er federt gut und die straffe Dämpfung hält die Seitenneigung in Zaum.

Man sitzt gut, leise und perfekt klimatisiert im Scania Irizar PB.

Speziell die ZF-Lenkung des Scania-Fahrgestells verdient extra Punkte. Sie arbeitet stets leichtgängig, doch informativ und ungemein präzise. Auch die Bremsanlage ist auf der Höhe der Zeit – das elektronische EBS-System steuert den Bremsdruck für die Scheibenbremsen feinfühlig und unterstützt den Fahrer mit einem Bremsassistenten. Ziemlich perfekt erscheint die Zusammenarbeit von Retarder und Betriebsbremse, Scania spricht hier von einem Brake-Blending. Natürlich, aber gegen Aufpreis bieten auch die Schweden das (unverzichtbare!) ESP-System, das schon früh eingreift und Fahrfehler korrigiert.

Kurze Strecken, Stadtrundfahrten. Wer in der Stadt unterwegs ist, muss sich

schnell und intensiv mit dem PB-Cockpit vertraut machen – die Suche im Kundeneinsatz verunsichert die Gäste. Zwar schmeichelt das griffige Funktionsleder volant Augen und Händen, aber die wirre Vielzahl der Schalter am linken Panel macht es dem Fahrer nicht leicht. Links sitzen ungenügend gekennzeichnet die Türtaster, der Schalter fürs Fahrerfenster trägt ebenfalls ein Türsymbol. Auch gilt es, sich rasch mit der Opticruise-Schaltung anzufreunden. Das automatisierte 12-Ganggetriebe verlangt vom Fahrer das Umdenken – wenn er rollt, schaltet und waltet das Getriebe ohne Eingriff, vor roten Ampeln greift der Fahrer mit einem Tritt aufs Kupplungspedal aktiv ein. Die Empfehlung des Scania-Testinstructors: frühzeitig den Wählschalter am Lenkrad auf N drehen und auf die Ampel zu rollen. Schaltet sie währenddessen auf grün, einfach auf D zurückstellen und Gas geben. Ganz zufrieden stellt diese Lösung aber nicht, eigentlich schade. Denn sonst glänzt der 13-Meter-PB dank elektrohydraulisch gelenkter Nachlaufachse mit einem fabelhaften Wendekreis, einer perfekten Pedalerie und geringem Kraftaufwand.

Der große PB, man möchte es gar nicht glauben, erweist sich als übersichtlich – nach vorn und mit guter Bespiegelung auch nach hinten.

Eine Stehhöhe von 2.050 Millimetern im Mittelgang und 1.520 an den Sitzplätzen, das Platzangebot für die Fahrgäste reicht aus. Einem schnellen Fahrgastwechsel steht die steile Treppe an Tür 2 mit einer Einstiegshöhe von 370 Millimetern entgegen, ein Absenken an den Haltepunkten empfiehlt sich. Zudem sitzt die Mitteltür recht weit vorn, was das



schnelle Entleeren des Hecks behindert. Dafür werden die Kofferklappen pneumatisch fernbedient, was den Flughafenstransfer erleichtert und dem Fahrer schmutzige Hände erspart. Allerdings sollte er sich beim Schließen vorsehen, trotz angeblich „führender Kante“ fehlt ein Einklemmschutz.

Im Ausflugsverkehr. Wie bewährt sich der Fernreisebus PB im Ausflugsverkehr? Die Fahrgäste drängen sich an seinen Pforten, dafür sorgt schon die exklusive Optik. Man sitzt gut, leise und perfekt klimatisiert, siehe dazu das Kapitel „Lange Distanzen“. So imposant der PB auch wirkt, der Ausblick von innen bleibt mit Ausnahme der ersten beiden Sitzreihen etwas beschränkt – zur Seite durch die dunkle Tönung der Scheiben, nach vorne durch die tief gezogene Dachlinie. Auf der Straße rumpelt er mit seinen 315-Zöllern stets ein wenig steifbeinig über Querfugen, Fahrbahnschäden oder Kanaldeckel. Dafür zirkelt er behände um enge Kehren und hält dabei seinen Aufbau ziemlich aufrecht – mit variablen CDC-Dämpfern würde das sichere Scania-Fahrwerk auch beim Abrollkomfort zulegen. Bei den Fahrleistungen gibt es keinen Handlungsbedarf. Der PB beschleunigt rasch wieder auf Reisegeschwindigkeit, wenn eine Landmaschine seinen Vorwärtsdrang hemmt. Bei der



Erst pusten, dann starten – in skandinavischen Ländern ist der Alco-Tester Pflicht.

rechts: Kleine Fahrerluke – an Mautstellen wird es eng.





Ausflugsverkehr mit sicheren Fahreigenschaften und hoher Motorleistung

nen. Wer besonderes Augenmerk auf den Korrosionsschutz legt, kann seinen PB mit Edelstahlgerippe ordern. Für Vielfahrer zu knapp sind die Serviceintervalle von 60.000 Kilometern bemessen – hier haben andere Wettbewerber die Nase vorn.

Unser Fazit. Das Auge isst mit – schon beim Einsteigen macht der PB Appetit, der auch im Innenraum nicht geschmälert wird. Das Ambiente enttäuscht nicht, der Fahrgast ist in einem kultivierten Superhochdecker unterwegs. Mit kleiner Produktpflege wurde der PB jetzt aktualisiert, wengleich noch einige Wünsche offen bleiben. Die starke Motorisierung verleiht dem Dreiaxser den Charme der unbedingten Souveränität, den schon das Outfit verspricht. Eine weitere Optimierung des Antriebs ist versprochen, das sollte freilich auch für Sicherheitssysteme wie den Abstandsregeltempomaten gelten. Ebenfalls schade und keine gute Entscheidung, dass Scania für den Schleuderschutz ESP 1.900 Euro extra verlangt.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

Bergwertung, wo es auf die Abstimmung des Antriebs ankommt, zählt er zu den Schnellsten seiner Klasse. Bergab ist auf die 3.500 Nm des hauseigenen Retarders Verlass – neuerdings hat er um 500 Nm mehr zu bieten.

Kalkulatorisch betrachtet. Der Preis ist stolz, für weniger Geld gibt es den PB mit 3,70 Metern Höhe. Oder den Zweiachser, jetzt mit 12,20 Metern Länge und 3,70 Metern Höhe. Sparen kann der Kunde

auch bei der Motorisierung – mit 420 PS und 2.100 Nm wird der Dreiaxser nicht zur Kolonnenbremse. Was fehlt, wird kommen – eine neue maßgeschneiderte Abstimmung mit langer Achse soll das Drehzahlniveau des Power-Triebwerks und den Kraftstoffverbrauch weiter senken. Damit möchten die ehrgeizigen Schweden wieder die erste Geige spielen, auch wenn sich 25 l/100 km Praxisverbrauch für einen 21 Tonnen schweren Dreiaxser durchaus sehen lassen kön-