

# Mit nordischen Qualitäten auf Überlandkurs

**B**ei Scania dreht sich jetzt viel ums Busgeschäft. Bei den Fernlinienbussen konnten die Schweden mit ihrem Omni Express punkten, und nach Berlin geht ein größeres Baulos an Citywide-Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge sind ja noch relativ neu, man erkennt sie am typischen schwarzen Scania-Keil in der Front. Tritt man ihnen dann näher, erkennt man die konstruktiven Merkmale der Vorgänger-Generation (Omnilink) wieder. Die Aluminium-Bauweise beispielsweise, die Abmessungen, das bekannte Fahrwerk und im Innenraum – all das betont das sachlich nordische Ambiente. Die wesentliche Änderung findet man im Heck: Dort arbeiten statt der Euro-5/EEV-Motoren jetzt Euro-6-Diesels. Für die neue Citywide-Generation halten die Schweden eine breite Palette an möglichen Motorleistungen bereit. Sie reicht fein abgestuft von 250 bis 360 PS, allesamt sind es Fünfzylinder mit 9,3 l Hubraum, die längs und leicht nach vorn geneigt eingebaut werden.

Wie bereits die Omnilink-Generation werden auch die Citywide-Busse im polnischen Omnibuswerk Slupsk gefertigt. Allein der Low-Entry-Baukasten enthält sieben Baumuster, vom 12-m-Fahrzeug mit zwei Türen bis zum viertürigen Gelenkbus. Diese Fahrzeuge kommen vor allem in Skandinavien gut an, und die Marktstrategen der Marke gehen auch hierzulande von größeren Chancen aus. Manch anderer Hersteller hat das Feld schon bestellt, ein Bestseller ist der Crossway LE von Iveco. Heute registriert man bei zahlreichen Betreibern ein Umdenken. Dort, wo die Haltestellenabstände größer werden und es nicht so sehr auf schnellen Fahrgastfluss ankommt, muss es kein durchgehend niederfluriger Omnibus sein. Es ist ja immer eine Frage der Kosten. Ein Niederflurbus kommt mit seinen aufwändigen Aggregaten nicht nur in der Anschaffung teurer zu stehen als Fahrzeuge, die mit einem Standardantrieb fahren.

## Trotz Alukarosse kein Leichtbau

Der erste Weg führt uns auf die Waage, die vollgetankt aber ohne Fahrer 12.200 kg anzeigt. Obwohl in Aluminium eingekleidet,

zählt der 12 m lange Zweiachser nicht zu den Leichtgewichten, die 12,7-m-Variante empfindet sich somit nicht für Deutschland. Ein breiter Innenschwenkflügel und die zweiflügelige Tür mittschiffs geben den Weg in den stufenlosen Vorderwagen frei, ohne Kneeling geht es 340 mm nach oben. Dort sorgt eine hohe Decke zwar für viel Luft über den Köpfen, sitzende Fahrgäste sehen aber kaum über die hohe Fensterbrüstung. Und über zwei beleuchtete Stufen gelangt man nach hinten, wo es mit der Stehhöhe dann knapp wird – ein Niederflurbus wird eben nicht so leicht zu einem gelungenen Low Entry, wie man vielleicht denkt.

Über die soliden wie bequemen Sitze kann man nicht klagen, der Innenraum lädt mit hel-

**Low Entry heißt das neue Zauberwort im deutschen ÖPNV, in anderen Ländern schätzt man diese Fahrzeugkategorie längst. Scania bietet hier den Citywide LE mit Stadtbusoptik, ein spezieller Euro-6-Motor ohne Abgasrückführung soll besonders sparsam verbrennen.**



Blaguss Reisen GmbH, Christian Lendl

## 100 PROZENT PERSÖNLICHER MAUTSERVICE MIT GO DIREKT

Einfach, schnell und unkompliziert in allen Mautfragen – Ihre Vorteile bei der Lkw- und Busmaut-Verrechnung in Österreich mit dem ASFINAG Service GO Direkt:

- Ihr Plus als Partner: bester Service zum Nulltarif mit GO Direkt
- Ihr Plus an Geld: Sie erhalten 0,3 Prozent der Jahresmautgebühr zurück
- Ihr Plus an Zeit: die gesamte Mautabrechnung rasch auf einen Blick – ohne Vergleichen verschiedener Abrechnungen
- Ihr Plus an Service: Ihre persönliche und maßgeschneiderte Information zu allen Mautfragen – rund um die Uhr und an sieben Tagen der Woche

Mehr zu GO Direkt unter  
[www.asfinag.at](http://www.asfinag.at) oder  
[www.go-maut.at](http://www.go-maut.at)

ASFINAG





**Kraftvolle Heckgestaltung:**  
Die Rückseite ist die Schokoladenseite des Scania.  
Unten: Der gut gefüllte Motorraum ist auch von der Seite zugänglich.



len, freundlichen Farbtönen und roten Haltestangen zum Einsteigen ein. In Fahrzeugmitte hängen Halteschlaufen von den Handläufen, der vordere Mittelgang ist nur mit vertikalen Stangen bestückt – wie sollen sich hier die Stehplatz-Mitfahrer sichern, wenn der Bus sich füllt? Kein grundsätzlicher Malus, bei der Innenraumgestaltung hat der Kunde das letzte Wort.

Das Fahrpersonal muss sich für den Scania nur wenig umstellen. Der Arbeitsplatz orientiert sich an den VDV-Vorgaben, der hochwertige Armaturenräger und das schmucke

Lenkrad bieten gute Ergonomie. Wer darunter blickt, sieht auf offene Kabel – eine Verkleidung hat sich der Hersteller geschenkt. Da wundert sich der Nutzfahrzeug-Experte doch: Wie sorgsam werden doch Scania-LKW gefertigt, im Omnibus herrschen jedenfalls andere Vorgaben. Und weil es gerade passt: Auch Omnibusfahrer im ÖPNV brauchen Ablagen für die täglichen Utensilien, aber der Citywide hat hier nicht viel zu bieten. Dafür kann es sich der Fahrer auf einen feinen Isri-Sitz mit langen Schienen bequem machen, seine Pedale passen so gut wie immer perfekt. Und dem Scania-Steuermann wird weder im Winter kalt noch im Sommer ungebührlich heiß. Separate Heizkörper und Wärmetauscher für die Klimaanlage sorgen stets für erträgliche Temperaturen hinter dem Steuer.

### Rau, aber kräftig

Hat sich der Fahrer eingerichtet, aktiviert er den Motor per Startertaste. Der Fünfzylinder im Heck schüttelt sich zuerst ein wenig und fällt dann in seinen gewöhnungsbedürftig unrunder Lauf. Am Gas hängt der raue Geselle prima, ziemlich kräftig fällt auch die Beschleunigung aus. Immerhin 1.600 Nm kann der 9-l-Diesel mobilisieren, der Vortrieb würde auch einem städtischen Gelenkbus reichen. Hohe Drehzahlen braucht er nicht, schon knapp über (der erhöhten) Leerlaufdrehzahl kommt der Mittelgewichtler mit der ungeraden Brennraumzahl schon mit 1.500 Nm richtig zur Sache. Schnell raus aus der Haltestelle in den fließenden Verkehr, ohne Mühe geht es über Hügel und Berge. Das sechsstufige Ecolife-Getriebe, das in jeder Lage hervorragend assistiert, reicht stets die

## Technische Daten: Scania Citywide LE

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	12.005/2.550/3.187 mm
Radstand	6.000 mm
Überhang vorn/hinten	2.645/3.360 mm
Einstiegshöhe vorn/Mitte	340/340 mm
Leergewicht	12.200 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastkapazität	43 Sitz- und 37 Stehpl.
Preis Testfahrzeug	197.000,00 Euro

### Motor

Hubraum	9.300 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	235 kW/320 PS bei 1.900/min
Max Drehmoment	1.600 Nm bei 1.050 bis 1.300/min

Fünfzylinder-Reihenmotor DC09 108, längs mittig stehend, 4 Ventile pro Zylinder,

Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und Partikelfilter.

### Getriebe

Sechsgang-Automatik ZF Ecolife, Hypoid-Antriebsachse.

### Fahrwerk/Bremsen/Lenkung

Luftfederung, starre Vorderachse Scania AMA 780 mit Stabilisator, Hypoid-Hinterachse Scania ADA 1.300 mit Stabilisator, Bereifung 275/70 R 22,5. EBS-Druckluftbremsanlage mit pneumatischen Scheibenbremsen, im Getriebe integrierter Primärrtarder, ABS und ASR, Federspeicher-Feststellbremse, in Betriebsbremse integrierte Haltestellenbremse. Hydrolenkung ZF Servocom 8098.



**Nordischer Low Entry: kostengünstige Alternative zu Niederflrbusen. Oben: Gute Ergonomie am VDV-konformen Arbeitsplatz, der Fahrer muss auf Ablagen verzichten. Die Sitze bis zur Mittelür sind ziemlich tief angeordnet, die Haltestange (vorne links) zwischen den Dos-à-Dos-Sitzen ist zumindest unorthodox angebracht.**



passenden Gänge. So auch in der Stadt, schon ab 50 km/h surft der Scania LE im sechsten Gang. Ein Kickdown ist entbehrlich, die gebotene Leistung reicht auch so. Nur der getriebeeigene Primärretarder reagiert etwas ruppig, wenn er bei Haltestellenanfahrt verzögert.

Bei Tempo 85 wird abgeregelt, die Kurbelwelle des Fünfzylinders rotiert mit 1.685 Umdrehungen in der Minute. Es reicht ja auch, der Citywide LE ist ohnehin nicht zum Doppelverdiener geboren. Schon sein Fahrwerk limitiert ihn für den Nahverkehrseinsatz. Seine starre Vorderachse federt zwar manierlich, die schwedischen Spezialisten haben eine weiche Abstimmung gewählt. Über miese Fahrbahnen poltert er freilich, die mitunter vorlaut maulende Hinterachse zeigt mehr Talent, omnibusfein abzurollen. Auf engen und unebenen Straßen läuft der Scania nicht gerade stoisch geradeaus, das kann auch die untadelige Lenkung nicht ändern. Aber in Kurven zeigt sich der Zweiachser dynamisch, er dreht willig ein und verneigt sich nur wenig. Der Scania bremst gut und bleibt stets auf der sicheren Seite. ESP gibt es für den Citywide LE (noch) nicht als Standard, dafür wird ein maßvoller Aufpreis verlangt.

### Adblue only

Wobei der Low Entry mit der klangvollen Marke nicht teuer vermarktet wird. Für 197.000 Euro ist er in Vollausstattung zu haben – inklusive kräftigem Motor, für den der Hersteller besonders günstige Kraftstoffverbräuche verspricht. Bei diesem Fünfzylinder, der für hohe Laufleistungen konzipiert ist, verzichtet Scania auf die bewährte Abgasrückführung. Höhere Temperaturen im Brennraum begünstigen eine optimale

Verbrennung, das Mehr an Stickoxiden wird einzig per SCR-Kat verarbeitet. Dafür muss der Schwede aber relativ häufig in die Werkstatt, alle 45.000 Kilometer wird ein Ölservice fällig.

**Wolfgang Tschakert**



**PERFEKTION IN FORM UND FARBE**

## m!Trace

Fahrzeugortung

Ihr Omnibus-Centrum

[www.heymann.net](http://www.heymann.net)

- GPS-Ortung im Minutentakt
- Elektronisches Fahrtenbuch
- Alle Fahrzeuge auf einen Blick
- Diebstahlschutz u. Alarmfunktion
- Flatrate europaweit

**Keine monatliche Grundgebühr**



Gebr. Heymann GmbH  
 Industriestr. 10 56355 Nastätten  
 Tel.: 06772-93780 Fax: 8194