

# Maßfertigung: Scania OmniExpress ADAC-Postbus von Scania im Bustest

Als Fernbus kennt man ihn hierzulande, jetzt gibt er eine Kostprobe als Testfahrzeug. Der OmniExpress ist auf den ersten Blick kein Blender. Der schlichte Schwede punktet mit Solidität, präzise Fahrwerk und drehmomentstarkem Diesel.

12

Die Busexperten kennen ihn schon lange, aber in Deutschland nahm seine Karriere erst kürzlich Fahrt auf. Die Post und der ADAC setzen, für viele überraschend, auf Scania-Busse – der OmniExpress ist der bevorzugte Fernlinienbus der gelben Flotte. Auch wenn dem kantigen Reisebus kurz vor dem Startschuss noch die Insolvenzmeldung des finnischen Auftragsfertigers Lahden in die Quere kam – die ambitionierten Schweden fanden letztlich eine Lösung, um den vielbeachteten Lieferauftrag zu erfüllen. Und jetzt haben wir die Chance, den finnisch-schwedischen Hochdecker näher kennenzulernen. Als Zweiachser, sein Format lässt zuerst etwas stutzen – mit 12,4 m Länge für 49 Sitzplätze fällt er etwas aus dem üblichen Rahmen. Aber das Fahrzeugkonzept sieht durchaus individuelle Längenmaße vor. Der Hersteller fertigt den OmniExpress, wie ihn der Kunde wünscht. Wenn es sein muss, in 10-Zentimeter-Schritten bis hin zum 15-Meter-Boliden. Orders wie eine Hecktür zählen für die Omni-Manufaktur im finnischen Lahti zu den leichteren Übungen – der zahlende Kunde bekommt hier, was er möchte. Die rollende Basis stammt freilich immer von Scania, im Heck sitzt ein 12,7 l großer Reihensechszylinder, der jetzt Euro 6-sauber verbrennt. Viel (450 PS) oder

weniger Leistung (410 PS) ist hier die Frage, schon die Einstiegsleistung dürfte genügen, sie hat mit 2.150 Newtonmetern Drehmoment mächtig Dampf unter der Haube.

### Form follows function: reduzierter Luftwiderstand

Ein Kraftfahrzeug im besten Sinne, doch grundsätzlich verspricht der OmniExpress nichts, was er nicht halten kann. Der nordische Hochdecker ist per se ein Nutzfahrzeug und kein Beau – seinen Entwicklern ging es um Funktionen, nicht um den schönen Schein. Form follows function: Im gerundeten Bugbereich ist er schmaler als hinten, der Einzug soll den Luftwiderstand reduzieren. Die große Frontscheibe und große Seitenscheiben vorn stehen im Gegensatz zur hohen Fensterlinie im Fond. „Weniger Sonneneinstrahlung verringert den Energieeinsatz für die Klimaanlage“, argumentieren die Techniker – im Hochsommer sicher zutreffend. Das Heck präsentiert sich bis hin zum 15-Meter-Boliden. Orders wie eine Hecktür zählen für die Omni-Manufaktur im finnischen Lahti zu den leichteren Übungen – der zahlende Kunde bekommt hier, was er möchte. Die rollende Basis stammt freilich immer von Scania, im Heck sitzt ein 12,7 l großer Reihensechszylinder, der jetzt Euro 6-sauber verbrennt. Viel (450 PS) oder

Pluspunkte sammelt der Schwede mit seinen massiven Türführungen im Einstieg, die weder Regen noch Salznebel ausgesetzt sind. Solide schließen die Kofferraumklappen, die satte

9,1 m<sup>3</sup> Stauvolumen verbergen. Kräftig dimensioniert sind die Handläufe, die Gepäckablagen, die Sitzgarnituren – gemacht für lange Distanzen und für ein störungsfreies Omnibusleben. Etwas mehr Mut zur Farbe würde man sich vielleicht wünschen. Schwarze Sitze, nicht unbequem, und grün-graue Verkleidungen dienen zwar der Alltagstauglichkeit, Behaglichkeit und Freude am Reisen sehen anders aus. Vergleichsweise wenig Tageslicht erhellt den Fahrgastraum, wie wär's mit verglasten Notausstiegen im Dach? Alles eine Frage des Geschmacks und des Geldbeutels, der Kunde hat hier das letzte Wort.

Geht es um den Fahrerarbeitsplatz, finden wir kaum ein Haar in der Suppe. Selbst Scania-Novizen finden sich mit den Schaltern und Bedienelementen des Cockpits schnell zurecht. Alles ist in Griffnähe angerichtet, man sitzt gut und das Lenkrad lässt sich vielfach in Position bringen. Gespart wird beim geteilten Fahrerfenster, hier wird noch von Hand geschoben. Die Übersichts aus der Pilotenkanzel ist dennoch prima, sieht man vom linken Außenspiegel ab, den die A-Säule etwas verdeckt. Einen Schalthebel gibt es nicht, der Scania-Hochdecker bekommt serienmäßig ein automatisiertes Opticruise-Getriebe mit auf den Weg.

Genug der Orientierung, auf der Straße liegt die Wahrheit. Per Zündschlüssel wird gestartet, der große Diesel im Heck ist sofort hellwach. Am Lenkstockhebel auf die Fahrstellung D geschaltet, schon kann es losgehen. Der Reihensechszylinder mit nominell 410 PS legt sich gleich fulminant ins Zeug, als hätte er deutlich mehr PS zu bieten.

### OmniExpress kommt ohne Abgasrückführung aus

Seine Besonderheit: Er kommt anders als seine Markenkollegen ohne Abgasrückführung aus, die Stickoxide werden allein mit einem SCR-Kat ausgefiltert. Sein Drehmoment ist beachtlich, gleich nach dem Anrollen kann der Fahrer über das Maximum von 2.150 Newtonmetern verfügen. Fast bisig hängt er am Gas, und noch besser: Ab 1.300 Umdrehungen sind es bereits 400 PS, die mit Vollgas aktiviert werden, mehr als 97 Prozent der Nennleistung. Da verwundert es schon, dass der schwedische Zweiachser bei Tempo 100 im achten Gang stolze 1.480 Umdrehungen bemüht. Der Hersteller hat auch schon reagiert. Statt des achtstufigen Getriebes kommt künftig ein 12-Gang-Getriebe zum Einsatz. Das, wie man liest, mit Overdrive im größten Gang die Marschdrehzahl auf 1.250 Umdrehungen senkt. Auch die An-



Scania OmniExpress aus Lahti: Zweiachser in Edelstahlbauweise, 12,4 m Länge für 49 Fahrgäste

triebsgeräusche dürften damit dezenter ausfallen, im Heck zumindest ist unser OmniExpress nicht leise. Zumal auch der Klimakompressor ins Klagegeld mit einstimmt, wenn er zur Arbeit gebeten wird. Man sitzt also besser in der vorderen Hälfte, leiser und besser gefedert. Der OmniExpress heizt prima und tauscht per Klimatechnik permanent die Innenluft – eine professionelle Lösung. Der Fahrer hat mit der Regelung wenig Stress – beim Start die richtige Einstellung wählen, den Rest erledigt die Elektronik. Der Chauffeur kann sich mit voller

Konzentration dem Fahren widmen, das durchaus seine Reize hat. Der Zweiachser rollt sauber geradeaus und nicht nur auf Autobahnen. Er lenkt

### Hohe Auslastung verbessert Federungskomfort

ziemlich präzise und flink, wie es der Fahrer verlangt. Mit geringer Seitenauslage geht es um schnelle Kurven, der Scania kann bedeutend schneller, als es den Fahrgästen bekommt. Er rollt etwas steifbeinig ab – ob es an den kräftig dimensionierten Stabilisatoren liegt? Sein Federungskomfort gibt keinen Grund zur Klage, mit

zunehmender Auslastung wird er ohnehin besser. Beim Thema Sicherheit drängt sich der OmniExpress in die erste Reihe. Zuerst natürlich mit einer reaktionsschnellen EBS-Bremse und kräftigem Retarder, der Skandinavier verzögert gefühlvoll und auf Verlangen mit Biss. ESP ist jetzt immer an Bord, zusätzlich spendiert Scania seinen OmniExpress Abstandsregeltempomaten, Notbremsassistenten und Spurwächter – heute noch auf Kundenwunsch, natürlich. Der Hersteller macht jetzt ernst und Nägel mit Köpfen, ab 2017 werden diese Systeme in Europa sowieso Pflicht. ■

**Bewertung**  
**Scania OmniExpress 360**  
Von 40 möglichen Pluspunkten (●) wurden 29 erreicht.

Antrieb	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Komfort	●●●●○
Qualität	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●○

## Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Ein grundehrlicher Typ, dieser OmniExpress: Er ist vielleicht nicht elegant, aber kräftig, solide und sicher. Für ein langes Omnibusleben wird seine Karosserie aus Edelstahl geschweißt, gegen Rost ist er gut gewappnet. Der Scania aus Finnland klappert und knarzt selbst auf miesen Fahrbahnen nicht, und dennoch ist er kein Schwergewicht. Mit 550 l Kraftstoff und 49 Sitzen wiegt er gerade mal 13.330 Kilo, wir ziehen den Hut. Auch davor, dass die Schweden das Thema Sicherheit priorisieren. Wo sonst in der Business-Klasse bekommt man einen Notbremsassistenten? Die kräftige 410 PS-Maschine soll besonders kraftstoffarm arbeiten, wer braucht schon mehr Leistung? Last noch least: etwas mehr Pfiff oder Farbe würden wir dem OmniExpress schon noch wünschen – das Auge isst (fährt) schließlich mit. ■



Typisches Scania-Cockpit mit guter Ergonomie



Solider Innenraum mit schlichter Optik – die Sitze stammen aus (eigener) finnischer Fertigung



9,1 m<sup>3</sup> großer Kofferraum, separates Staufach über der Hinterachse für den Fahrer



Mit 410 PS ohne Abgasrückführung: Dieser 12,7-l-Sechszylinder zielt vor allem auf den Fernlinienverkehr.



Vorne rund, im Heck klare Kante – die Rückfahrkamera sollte immer an Bord sein

## Die technischen Daten

**Scania OmniExpress 360 – 12,4 m**

**Motor**  
Wassergekühlter Reihensechszylinder Scania DC 13 115, stehend im Heck, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung per Common-Rail-System, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und DPF.

**Kraftübertragung**  
Kupplung: Einscheibentrockenkupplung, automatisches 8-Gang-Schaltgetriebe Scania GR 875 R mit Opticruise-Schaltsystem, Übersetzungen i = 9,17 – 1,0 einfach untersetzte Hinterachse i = 2,92.

**Fahrwerk**  
vorne Scania-Einzelradaufhängung mit 2 Luftbälgen, 2 Stoßdämpfern und Stabilisator, Radeinschlag innen/außen 52/42 Grad. Starre Scania-Antriebsachse, 4 Luftbälge und 2 Stoßdämpfer. Elektronische Luftfederregelung, Reifen 295/80 R 22,5

**Bremsanlage**  
Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) mit integrierter ABS-, ASR- und Bremsassistent-Funktion, innenbelüftete Scheibenbremsen, ins Bremssystem integrierter Scania-Retarder und Motorbremse, ESP, ACC, Notbremsassistent.

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

**Klimaanlage**  
Vollautomatisch geregelte Aufdachklimaanlage Spheros REVO 32 mit integrierter Dachheizung, 32 kW Kälteleistung.

**Maße und Gewichte**

Länge x Breite x Höhe	12.390 x 2.550 x 3.600 mm
Radstand	6.300 mm
Überhang vorn/hinten	2.695 / 3.395 mm
Wendekreis	22.804 mm
Kofferraumvolumen	9,1 m <sup>3</sup>
Tankvolumen	550 l
Leergewicht	13.330 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg

**Fahrgastkapazität**  
Sitzplätze (3\*) 49 + 1 + 1

**Preis**  
Testfahrzeug 262.000 Euro