

Bus-Blickpunkt-Test: Scania Citywide LE Rauer Geselle, der Feinschliff verträgt

Gegen Crossway & Co zieht der Hersteller Scania mit seinem Citywide LE zu Felde. Der schwedische Low-Entry-Bus trägt Stadtbusoptik, recht speziell ist der Euro 6-Fünfzylinder im Heck, der ohne Abgasrückführung auskommt.

14

Die Omnibusbranche ächzt unter dem Kostendruck, gerade im Linienverkehr wird um jeden Cent gerungen. „Neue Busse braucht das Land“, sagen einzelne Experten und raten zu einem Blick über den Zaun auf Nachbarländer. Wer nach Großbritannien, in die Benelux-Länder oder nach Skandinavien blickt, findet dort im ÖPNV eine Vielzahl von Low-Entry-Fahrzeugen. Auch Scania mischt hier kräftig mit, neuerdings mit einer Baureihe, die Citywide heißt. Diese Fahrzeuge erkennt man am neuen Gesicht mit breitem schwarzem Scania-Keil in der Front. Tritt man ihnen dann näher, treten die konstruktiven Merkmale der Vorgänger-Generation (Omnilink) zutage. Die Aluminium-Bauweise beispielsweise, die Abmessungen, das bekannte Fahrwerk und im Innenraum das betont 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 Liter 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-Meter-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 Best-seller ist der Crossway LE von Iveco (ex Irisbus). 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.

Die Waage sagt: kein Leichtgewicht

Der erste Weg führt uns auf die Waage, die vollgetankt aber ohne Fahrer 12.200 Kilogramm anzeigt. Obwohl in Aluminium eingekleidet zählt der 12 Meter lange Zweiaxler nicht zu den Leichtgewichten. Ein breiter Innenschwenkflügel und die zweiflügelige Tür mittschiffs geben den Weg in den stufenlosen Vorderwagen frei, ohne Kneeling geht es 340 Millimeter 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 hellen freundlichen Farbtönen und roten Haltestangen zum Einsteigen ein. In Fahrzeugmitte hängen Halteschlaufen von den Handläufen, der vordere Mittelgang ist nur mit vertikalen Stan-

gen bestückt – wie sollen sich hier die Stehplatz-Mitfahrer sichern, wenn der Bus sich füllt? Allerdings sehen wir hier keinen grundsätzlichen Malus, bei der Innenraumgestaltung hat ja 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 schicke 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 offenbar 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 einem 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.

Kräftig Beschleunigung

Hat sich der Fahrer eingerichtet, aktiviert er den Motor per Startertaste, so ist es richtig. Der Fünfzylinder im Heck schüttelt sich zuerst ein wenig und fällt dann in seinen gewöhnungsbedürftig unruhigen Lauf. Bei diesem Fünfzylinder, der für hohe Laufleistungen konzipiert ist, verzichtet Scania (wie Iveco, Anm. Red.) auf die bewährte Abgasrückführung. Höhere Temperaturen im Brennraum begünstigen eine optimale Verbrennung, das Mehr an Stickoxiden wird einzig per SCR-Kat verarbeitet. Weil er frei atmen darf, hängt der raue Geselle prima am Gas, ziemlich kräftig fällt auch die Beschleunigung aus. Immerhin 1.600 Newtonmeter kann der Neunliter-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 bei 1.500 Newtonmetern 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 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 für jede Lebenslage. Nur der getriebeeigene Primärretarder reagiert uns zu ruppig,



Eigenständiger Auftritt im Vorortverkehr – der nordische Low-Entry als kostengünstige Alternative zur etablierten Konkurrenz



Die Sitze bis zur Mitteltür sind ziemlich tief angeordnet, das Haltestangen-Angebot ist dürftig



Zweistufiger Aufstieg ins komplett bestuhlte Heckabteil



Euro 6-Spezialität aus Schweden: kräftiger Fünfzylinder mit SCR-only-Abgastechnologie



Gute Ergonomie am VDV-konformen Arbeitsplatz, allerdings vermisst der Fahrer Ablagen

wenn er bei Haltestellenanfahrt verzögert. Bei Tempo 85 wird abgeregelt, die Kurbelwelle des Fünfzylinders rotiert dann 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 Zweiaxler dynamisch, er dreht willig ein und verneigt sich nur wenig. Großzügig ausgelegt sind die Stopper: Der Scania bremst gut und bleibt stets auf der sicheren Seite. ESP gibt es für den Citywide LE nicht als Standard, wie beim Wettbewerb auch wird ein maßvoller Aufpreis verlangt.

Bewertung Scania Citywide LE	
Von 40 möglichen Pluspunkten (●) wurden 26 erreicht.	
Antrieb	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Qualität	●●●●○
Komfort	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●○

Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Unter dem Strich ist der Citywide LE ein schlichter Linienbus für den Zubringerverkehr, nicht mehr und nicht weniger. Trotz klangvoller Marke wird er nicht teuer vermarktet – für 197.000 Euro ist er zu haben, inklusive kräftigem Motor und ZF-Automatik, für diesen Antrieb verspricht der Hersteller besonders günstige Kraftstoffverbräuche. Geht es um die Gesamtkosten, verdient sich der Scania-Bus nicht nur gute Noten. Schon allein deshalb, weil er relativ häufig in die Werkstatt muss, alle 45.000 Kilometer wird ein Ölservice fällig. Sein Fahrwerk ist rustikal, er fährt auch nicht leise. Was ihm sonst zum großen Durchbruch fehlt, ist Feinschliff – etwas mehr Fahrgastkomfort würde ihm nicht schaden.

Die technischen Daten

Scania Citywide LE

Motor	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.
Hubraum	9.300 cm ³
Nennleistung	235 kW/320 PS bei 1.900/min
Maximales Drehmoment	1.600 Nm bei 1.050 – 1.300/min
Getriebe	Sechsgang-Automatik ZF 6AP1400B 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 Primärretarder, ABS und ASR, Federspeicher-Feststellbremse, in Betriebsbremse integrierte Haltestellenbremse. Hydrolenkung ZF Servocom 8098.
Elektrik	24 V Bordspannung, Lichtmaschinen 2 x 150 A, Batterien 2 x 12 V/225 Ah, Batterie Hauptschalter, Unterspannungsschutz, Sicherungen als Automaten, Tagfahrlicht LED.
Heizung/Lüftung/Klima	Konvektorenheizung für Fahrgastraum, Fahrerplatz mit Konvektoren plus Gebläse, Zusatzheizung Spheros 350.
Maße und Gewichte	Länge/Breite/Höhe 12.005/2.550/3.187 mm Radstand 6.000 mm Überhänge v/h 2.645/3.360 mm Wendekreis 22.790 mm Einstiegshöhe vorn/Mitte 340/340 mm Kraftstofftank 300 l Heizöltank 48 l Leergewicht 12.200 kg Zul. Gesamtgewicht 18.000 kg Fahrgastkapazität 43 Sitz- und 37 Stehplätze
Preis Testfahrzeug	197.000 Euro