



Scania Interlink HD 14 m MFB

Der Modulare

Mit dem Scania Interlink tritt ein Omnibus in die Fußstapfen des OmniExpress, der sich durch einen weitgehend flexiblen Aufbau auszeichnet. So wollen die schwedischen Fahrzeugbauer mit einem Auto möglichst vielen Kundenwünschen entgegenkommen können.

Der Scania Interlink definiert sich als Omnibus für den Überland- und Reiseverkehr und ist Nachfolger des OmniExpress, der seit 2007 im Sortiment der Schweden stand. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger bekam der Interlink eine kantigere Frontpartie spendiert, die sich klar

Im Gegensatz zu seinem Vorgänger ist der Interlink kantiger

von der runden „Gesichtspartie“ des OmniExpress abgrenzt. Gebaut wird die Fahrzeugserie in Lachti (Finnland). Seit Herbst 2016 gibt es den Neuen nun auch auf dem deutschen Markt. Seine Besonderheit: Die modulare Aufbauweise, die Scania relativ einfach erlaubt, den Kundenwünschen in Sachen Fahrzeuglänge (und damit Bestuhlung) gerecht zu werden. Grundsätzlich wird der Interlink von 11 bis 13,2 m (Zweiachser) und von 13 bis 14,9 m Länge (Dreiachser) gefertigt. Dabei können Längenunterschiede im 200 mm Raster realisiert werden.

Uns stand nun ein Interlink HD Dreiachser mit 14 m Fahrzeuglänge (exakt 13,99 m) und 53 Sitzplätzen für einen ersten Fahreindruck zur Verfügung. Mit diesem Dreiachser waren wir unbeladen und mit nur vier Personen an Bord

knapp 220 km unterwegs. Die Strecke lässt sich in wesentlichen Teilen als (noch recht winterliche) Überlandstrecke durchs Ahrtal und über die Eifel definieren, die wir um ein Autobahn-teilstück ergänzt haben. Das erklärt auch unsere niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit von 48 km/h (errechneter Ø-Verbrauch 27,51 l/100 km).

Als sehr hilfreich beim Spritsparen erweist sich die „Scania Cruise Control with Active Prediction“. Dahinter versteckt sich ein vorausschauender Tempomat, den man in ähnlicher Funktionsweise u. a. auch bei den Wettbewerbsmodellen von Daimler oder MAN findet. Es handelt sich hierbei um einen GPS-gestützten Tempomaten, der die Geschwindigkeit verbrauchsmindernd der aktuellen Topografie der Strecke anpasst und entsprechend in das Motormanagement eingreift. Beispielsweise verhindert das System ein automatisiertes Runterschalten vor einer Hügelkuppe, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit – im gewählten Gang und innerhalb einer gesetzten Geschwindigkeitsbreite – ausreichend



↑ Das grüne E erscheint bei aktiver vorausschauender Geschwindigkeitsregelanlage (Active Prediction)



↑ Ein Lift am Mitteleinstieg hilft beim „Verladen“ von Rollstühlen

↩ **Unterwegs waren wir kürzlich mit dem Interlink u. a. in der Eifel, wo noch reichlich Schnee lag** Fotos: Sanne

ist, um über diese Kuppe zu rollen.

Der gewählte Interlink zeichnete sich insgesamt durch einen sehr ruhigen Lauf, leise Fahrgeräusche und eine gute Verarbeitung von Cockpit und Türen aus, was die potenziellen Nebengeräusche minimiert. Allein der Fahrtwind ließ sich hören. Die Vorderachse wird bei den Dreiachsern übrigens auf dem deutschen Markt serienmäßig als Einzelradaufhängung angeboten. Die dritte Achse ist eine hydraulisch gelenkte Nachlaufachse.

In Kooperation mit den Fahrerassistenzsystemen – Spurhalteassistent, Abstandsregelautomat und dem vorausschauender Tempomaten – schwimmt man so auf der Autobahn mehr als entspannt mit dem Strom mit. Angetrieben wird diese Scania-

Scania Interlink HD 14 m MFB Technische Daten	
Motor 	DC 13 124 Euro 6 stehend Hubraum: 13 l Leistung: 331 kW/450 PS Max. Drehmoment 2 350 Nm Getriebe: Scania GR50895R 12 Gang mit Overdrive (Opticruise)
Maße und Gewichte	Länge/Breite/Höhe: 13 990/2 555/3 660 mm Radstand: 6 800 mm Überhang v/h: 2 690/4 490 mm Wendekreis: 23 650 mm Sitzplätze: 53+1+1 Breite Außenschwingtüren 1/2: 840/1 200 mm Gepäckraum: 11,79 m ³ Zul. GG.: 25 000 kg Kraftstoff: 550 l AdBlue: 80 l

Baureihe durch einen Euro-6-Motor mit einem Leistungsportfolio von 250 bis 490 PS bei maximal 2 550 Nm Drehmoment. Unser Testauto war mit 331 kW/450 PS unterwegs. Ein 12-Gang-Opticruise unterstützt den Chauffeur bei seiner Fahrt.

Eine weitere Besonderheit hatte unser Interlink: Er besitzt einen elektrischen Rollstuhllift, der im „Ruhezustand“ zusammengefaltet in der untersten Stufe von Tür 2 (Mitteleinstieg) verschwindet. Daher ist der Türausschnitt mit 1 200 mm

auch relativ breit. Die Sitze auf Höhe der Tür 2 sind wiederum in ihren Montageschienen verschiebbar, um hier bei Bedarf Rollstühle platzieren und fixieren zu können. Alternativ gibt es den Interlink aber auch mit einem Heckeinstieg. DS ■



SPERRE ARLBERGTUNNEL

Von 24. April bis 2. Oktober 2017 ist der Arlbergtunnel wegen Sanierungsarbeiten für den gesamten Verkehr gesperrt.

Die ASFINAG rüstet in dieser Zeit den längsten Straßentunnel Österreichs mit den modernsten Sicherheitstechnologien aus.

Pkw, Motorräder, Busse und regionale Lkw können in dieser Zeit über den Arlbergpass ausweichen. Für Pkw und

Lkw mit Anhänger, Wohnwagen sowie Sattelkraftfahrzeuge bestehen jedoch Einschränkungen und Ausnahmen. Die großräumige Ausweichroute führt über Deutschland oder die Schweiz.

Bitte haben Sie Verständnis, wir bauen, damit Sie sicher ankommen.

Alle Informationen zu den Ausweichstrecken und den Ausnahmen für Ziel- und Quellverkehr für Lkw erhalten Sie auf www.asfinag.at oder im ASFINAG Service Center unter **0800 400 12 400**.
Mobil: *200 (aus dem österreichischen Mobilnetz).

