



Touring HD 12.1

Flottenverstärkung aus Fernost

Scanias neuer Reisebus aus chinesischer Fertigung (Higer) ist ab sofort auch in Deutschland zu haben. **BUSMAGAZIN** hat eine erste Fahrvorstellung mit dem 12 m langen Touring absolviert und ihn gründlich unter die Lupe genommen. Er überzeugt u. a. durch seine Wartungsfreundlichkeit.

Im Jahr 2009 zur Busworld schlug die Nachricht wie eine Bombe ein: Scania kündigte die Premiere eines in China gebauten Reisebusses, den Zweiachser Touring an.



▲ Der Platz für den Reiseleiter ist nicht optimal dimensioniert – zumindest für größere Personen

Der flott gestylte Hochdecker soll das Produktportfolio und damit die Konkurrenz „von unten“ ergänzen bzw. aufrollen. Für 200 000 € bekommt der Unternehmer nämlich einen weitgehend komplett ausgestatteten Reisebus. Zwar aus chinesischer Fertigung, jedoch mit bewährter technischer Scania-Basis. Vor allem aber auch – und das ist für einen scheinbaren Exoten von ganz besonderer Bedeutung – mit einem gut funktionierenden internationalem Service, wofür Scania auch in Deutschland flächendeckend steht. Chinesischer Partner ist der 1998 gegründete Bushersteller Higer, ein Unternehmen mit einer Kapazität

von jährlich 22 000 (!) Einheiten (Komplettbusse und Chassis).

Doch die ersten Schritte für Europa waren und sind im wahrsten Sinne des Wortes „schwer“: Der Touring HD 12.1 präsentierte sich nämlich mit sattem Eigengewicht. Dies kann zwar als Beleg für eine robuste Konstruktion gelten – wie sie die Straßenverhältnisse in Chinas Regionen oftmals erfordern – würde jedoch auf Dauer die Bußgeldkasse der Betreiber strapazieren, wenn sie nicht überwiegend in Länder mit 19 t zul. GG unterwegs sind. Somit verordnete Scania eine

Diät, die in China nun auch umgesetzt wurde. Zwar immer noch gut dabei, rollt das nun vorgestellte Kundenfahrzeug laut TÜV-Abnahme mit einem Leergewicht von 13,9 t über die Straßen. In 3-Sterne-Ausstattung mit 49+1+1 Sitzplätzen bleibt es zwar weiterhin knapp, doch lässt sich der Bus – wie einige seiner euro-

päischen Mitstreiter auch – mit Umsicht einsetzen. Wenn der 3 800 mm hohe Touring vorfährt, beeindruckt die schnittige Optik. Ein Ergebnis enger Zusammenarbeit zwischen Scanias Designer und dem Partner

Der Touring beeindruckt durch schnittige Optik



◀ Scania Touring HD 12.1: von Chinesen auf schwedische Art gebaut

in Fernost. Die Frontscheibe, die nur scheinbar bis an die untere Frontklappe reicht, setzt sich im Kontrast zur ansonsten in „white Ivory“ lackierten Karosserie ab. Die fast dreieckigen Scheinwerfer sind von einer LED-Kette als Taglicht wirkungsvoll eingerahmt. Als Abblendlicht wurde eine kreisrunde Xenonleuchte integriert. Die Linie zwischen Scheibe und Karosserie setzt sich an den Seiten als Fensterbrüstung fort. „Skulptierte“ Radkästen betonen die Flanken, während das Heck mit dynamisch gestalteten Elementen einschließlich Dachspoiler für die Rückfahrkamera das Design gelungen abschließt. Dagegen präsentiert sich der Fahrgastraum fast nüchtern. Erst beim zweiten Blick fällt die hochwertig wirkende Lederbestuhlung des chinesischen Herstellers Vega auf, die es in Voll- oder Teilleder nur in schwarz oder mittelbraun gibt. Wer es farbiger mag, muss Stoffsitze wählen.

Die Polsterung ist angenehm straff, die Nähte zeigen sich sauber verarbeitet. Komforteinstellungen einschließlich der Fußrasten sind vorhanden, nur die seitliche Verstellbarkeit zum Gang hinaus wurde noch nicht umgesetzt, steht aber laut Scania auf der aktuellen „ToDo-Liste“. Tassenhalterung, Netz, Kleiderhaken und Kopfschoner gehören zur Serienausstattung. Die durchgehenden Ablagen fürs Handgepäck sind ebenso wie die Seitenwandverkleidung mit grauem Kunstleder bezogen. Unter den Ablagen befinden sich Servicesets einschließlich Luftdüsen. Der weiße Dachhimmel bildet den nötigen Kontrast in der dunkel gehaltenen Einrichtung. Zwei Monitore sind vorne und mittig rechts angeordnet. Toilette und Küche (TM oder Frenzel stehen ohne Aufpreis zur Wahl) sind im hinteren Einstieg installiert. Hier im Vorführbus ist die Küche durch eine abnehmbare Haube statt einem Rollo geschützt. Guter Komfort bietet sich dem Fahrer. Vom beheizbaren Isri-Sitz 6860/875 ist die Sicht nach vorne und über die Spiegel einwandfrei. Zudem fahren die beidseitigen Sonnenrollos ohne störende Seitenführung herunter. Die halbrunde Konsole zeigt sich mit praxisgerechter Aufteilung der Funktionsschalter. Dazu zählen Schalter für die Gepäckklappen, die sich

ferngesteuert pneumatisch öffnen lassen. Sensoren verhindern Probleme bei überstehendem Gepäck. Außerdem gibt es einen Notabschalter für die Elektrik, nach dessen Betätigung nur noch die aktivierte Warnblinkanlage unter Strom steht. In der Mitte der Armatur ist das neueste Kombiinstrument von Scania mit zentralem Farbdisplay montiert. Der Bordcomputer informiert in klarer grafischer Darstellung über aktuelle Zustände einschließlich Luftdruck, Öldruck und Verbrauch. Rechterhand sitzt die Konsole mit Monitor für Rückfahrkamera und den Einstieg zwei, Klimasteuerung, digitalem Tachografen (Stoneridge) und Unterhaltungselektronik. Links der Fahrerseite wurde eine Flaschenhalterung sowie nur eine kleine Ablage für Schlüssel oder Geld integriert. Relativ tief sitzt der Hebel für die Feststellbremse. Zwei Schließfächer befinden sich unter dem Sitz und in den Ablagen. Der Beifahrersitz an sich ist in Ordnung, jedoch gibt es nur knappen Platz für die Füße; bei größeren Personen stoßen die Knie an den Bügel des Haltegriffes im Einstieg. Anstelle der Utensilienbox mit etwas wackeligem Federverschluss

soll es möglicherweise zukünftig eine Kühlbox für die Front geben. Mikrofone stehen für Fahrer und Beifahrer zur Verfügung. Platz genommen, Sitz, Lenkrad (pneumatisch verstellbar) und Spiegel eingestellt, ab geht die Post. Der Touring ist mit der neuen Opticruise-Schaltung ausgerüstet – das klassische Kupplungspedal für den ersten Gang gibt es damit im Bus nicht mehr. Das automatisierte Getriebe wird über alle acht Schaltstufen sanft angesteuert, eine Hill-Hold-

Hinten arbeitet der Antrieb kernig und hörbar

Funktion verhindert das Rückrollen beim Anfahren an Steigungen. Bei der kurzen Probefahrt zeigte sich die Programmierung harmonisch abgestimmt. Anzumerken ist, dass bei 100 km/h 1 450 Umdrehungen anstehen, damit der optimale Drehzahlbereich (1 000 bis 1 300 min⁻¹) überschritten wird. Später auf dem Betriebshof überzeugte auch die Rangierfähigkeit, die jetzt noch nicht einmal extra zugeschaltet werden muss. Opticruise wird kombiniert mit der Retarderfunktion über einen Lenkstockhebel rechts bedient. Dort kann auch zwischen Normal- und Powermodus einschließlich Kickdownfunktion gewählt werden. Ebenso lässt sich der mit der Betriebsbremse kombinierte Retarder auf ausschließlich manuelle Bedienung umschalten. Die Bremsen sprechen sanft an. Gute Arbeit geleistet wurde auch hinsichtlich der Geräuschisolierung. Die Türdichtungen schließen sauber ab und die Windgeräusche sind verhalten. Es knistert und klappert nichts. Lauter wird es ab Einstieg zwei bis nach hinten, wo der Antrieb recht kernig zur Sache geht.



▲ Die Klappe neben dem Einstieg zwei gewährt den Zugang zu den Anschlüssen des WC-Einbaus sowie zum Wasserbehälter

Scania Touring HD 12.1 Technische Daten

Motor

Scania DC 13 05, mittig im Heck stehend eingebauter Sechszylinder-Reihenmotor, zweistufige Abgasrückführung (EGR), Common-Rail-Einspritzung XPI (bis 2 400 bar), Turbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung, elektronisch Motorsteuerung, Abgasstandard Euro 5 (ohne Additive und Partikelfilter), NOx-Überwachung über Abgas-Sensor
 Hubraum: 12 740 cm³
 Nennleistung: 294 kW/400 PS bei 1 900 min⁻¹
 Max. Drehmoment: 1 000 bis 1 300 min⁻¹

Kraftübertragung

Getriebe: 8-Gang Getriebe Scania Opticruise, automatisierte Schaltung
 Achsübersetzung: $i = 2,92$

Fahrwerk

Scania K400EB 4x2 Chassis mit Einzelradaufhängung vorne und starrer Hypoid-Antriebsachse
 Federung: VA/HA 2/4 Luftbälge, 2/4 Stoßdämpfer, Luftfederanlage mit Niveauregulierung und Kneeling
 Lenkung: ZF-Servocom 8098, in Höhe und Neigung verstellbar
 Bereifung: Michelin XZ Coach CR 295/80 R 22,5 auf Alufelgen 8,25 x 22,5

Bremsanlage/Sicherheitsysteme

Elektronisch (EBS), Scheiben rundum, Hill Hold-Funktion, ABS, ASR, ESP, Bremsassistent, Retarder mit Bedienung über Lenkstockhebel und/oder automatisch der Fußbremse vorgeschaltet, automatisch gesteuerte Abgasbremse, Tempomat, Bremsomat

Karosserie/Aufbau

Semiintegraler Aufbau, Karosseriemodule aus Aluminium, Überrollfestigkeit nach ECE R 66. doppelverglaste und getönte Seiten- und Heckscheiben, elektrisch verstellbare Außenspiegel (beheizt) und Fahrerfenster, Fahrerschlafkabine mit Sprechverbindung und Gebläse

Heizung/Klima/Lüftung

Elektronisch geregelte Konvekta Aufdachklimaanlage (45/38 kW Heiz-/Kälteleistung), Lufteintritt beidseitig über Schlitze und Kanäle zu den Seitenfenstern und längs der Ablagen, Servicesets mit verstellbaren Frischluftdüsen, Konvektorenheizung (12,6 kW) im Fahrgastraum, in den Einstiegen und der Toilette. Separate Fahrerplatzklimatisierung, Zusatzheizung (4 kW), Entfrosterfunktion für die Frontscheibe, Webasto-Standheizung (35 kW)

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 090/2 550/3 800 mm
 Radstand: 5 850 mm
 Überhang vorne/hinten: 2 810/3 430 mm
 Stufenhöhen Einstieg 1: 360/200/200/200/200 mm plus zwei Stufen 142/255 mm von der Plattform zum Mittelgang
 Stufenhöhen Einstieg 2: 367/250/250/260/230 mm
 Durchgangswerte Einstieg 1+2: 590/640 mm
 Stehhöhe: 2 150 mm
 Gangweite: 545 mm
 Wendekreis: 21,84 m
 Zul. Achslasten v/h: 7,1/11,5 t
 Leergewicht/zul. GG: 13,9 t / 18 t
 Tankvolumen: 530 l
 Kofferraum: 7 m³ (inkl. WC und Fahrerkabine)
 Bestuhlung: 49 (3*) +1+1

Preis

Testbus: 200 000 €



Fotos: Görgler

▲ Die Elektrik – hier im Gepäckraum für die technische Basis – zeigt sich aufgeräumt und übersichtlich beschriftet

Beim abschließenden Rundgang überzeugt die Wartungsfreundlichkeit: Sämtliche Komponenten sind mit erstaunlich viel Platz sauber in ihren Fächern installiert. Es macht direkt Freude, hinter die Klappe neben der kombinierten Kühlung für Motor, Abgasrückführung und Ladeluft zu schauen: Der Übergang vom Motor bis zum Getriebe ist weitgehend zugänglich. Aufgeräumt geht es auch im Motorraum selber zu, wo übrigens ein Startschalter installiert ist.

Eine Brandschutzanlage fehlt, soll aber bald Standard

Eine Brandschutzanlage soll zukünftig Standard werden

Die große Werkzeugkiste rechtsseitig über der Zusatzheizung wird jedem Fahrer gefallen, der auch mal selber zupackt, wenn es hilfreich sein sollte. Das Ersatzrad lässt sich mittels langer Kurbel durch eine Öffnung von der Cockpit-Plattform aus lösen. Beim Rundgang fällt auf, dass es an zwei ganz wichtigen Einrichtungen fehlt: Anhängervorrichtung und Heckkoffer. Auch dies steht auf der Wunschliste, wie Scania-Verkaufsdirektor Joachim Hertle (Deutschland/Österreich) erläutert und einräumt, dass noch weitere Verbesserungen möglich sind. „Das Angebot ist jedoch attraktiv“, so Hertle in Bezug

auf Verarbeitung, Ausstattung, Service und Preis. An einem Finanzierungskonzept, gegebenenfalls als Komplettpaket aus Wartung und günstigen Rücknahmevereinbarungen, wird noch gearbeitet. Für 2011 hat sich Joachim Hertle den Verkauf von 20 Touringbussen zum Ziel gesetzt, einschließlich des zur IAA vorgestellten Dreiachlers (Touring HD 13,7 mit 440 PS und 12-Gang-Opticruise), der in Kürze ebenfalls ausgeliefert werden kann. Die Chancen für Scania stehen

nicht schlecht, sich im Umfeld von Futura und Tou-

rismo ein weiteres Stück vom Buskuchen zu sichern und damit die bisher bescheidenen Verkaufszahlen (Dt./Ö. 2010 = 70 Einheiten) zu steigern. Hinzu kommt ein weiteres Modell aus der Kooperation mit Irizar: Der bisher noch nicht gezeigte Reisehochdecker i6 wird sich zwischen Century (Reise) und PB (Luxusbus) einreihen – und vermutlich den guten alten Century endgültig verdrängen. Als Kombibus kommt weiterhin der i4 in verschiedenen Längen und Bodenhöhen in Frage. Niederflrbusse (Omni-Baureihe) steuert Scania – wie bisher – aus eigener Fertigung hinzu.

Jürgen Görgler ■