

**Scania Touring HD (12,1 m)**

# Der Einsteiger mit Wartezeit

**Der Touring HD ist das Einstiegsmodell bei Scania in Sachen Reisebus.**

**Der Hochdecker aus chinesisch-schwedischer Kooperation ist preislich attraktiv, aber dafür muss man auf ihn auch warten können.**

**D**er Scania Touring HD (12,1 m) gehört ins Fahrzeugprogramm der Schweden, wird aber in China bei Higer Bus, Tochter des King-Long-Konzerns gefertigt. Schweden liefert dabei die Basis, Motor und die technischen Feinheiten. Fernost fertigt die Aufbauten und baut den Wagen zusammen. Dies offenbart schon einmal eine Schwachstelle im Produktionskonzept. Denn die chinesisch-schwedische Kooperation führt dazu, dass ein frisch bestellter Touring bis zu zehn Monate braucht, bis er auf dem heimischen Markt eintrifft. Chinas „Langer Marsch“ bekommt hier eine ganz andere Bedeutung. Das erklärt auch ein wenig, warum die aktuelle Absatzzahl für 2017 in Deutschland gerade einmal bei 27 Einheiten liegt (2- & 3-Achser). Scania kompensiert dieses etwas, indem man hierzulande einige vorkonfektionierte Modelle vorhält – für den Abverkauf von der Stange. Der Touring ist das Einstiegsmodell von Scania und ist unterhalb des Interlink angesiedelt. Es gibt den Einsteiger mit 12 und 13,7 m Länge. Ersterer ist mit 410 PS/302 kW unterwegs. Der größere Bruder rollt mit 450 PS/331 kW durch die Lande. Eine unbeladene 12-m-Variante stand uns jetzt für einen kleinen Ausflug zur Verfügung. Traditionell bummeln wir



**Der Touring ist bei Scania das Basismodell in Sachen Reisebus**

dabei das Ahrtal aufwärts, klettern die Eifel hinauf, passieren den Nürburgring und machen Zwischenstation in Cochem an der Mosel. Als Rückweg nach Wachtberg bei Bonn wählen wir die Autobahn. Preislich liegt der 12-m-Reisewagen bei attraktiv klingenden 230 000 €. Womit kann der 410 PS starke Wagen nun punkten? Ganz klar mit der schwedischen Ingenieurskunst, die Basis auch dieses Scania-Typen ist. Diese Handschrift findet sich in Sachen Motorisierung, technischer Abstimmung und Fahrzeugleistung wieder. Cockpit, Schalter und Bedienung entsprechen

**Xenon-Abblendlicht und H1-Fernlicht sind Standard**

der Qualität, die viele Chauffeure bei Scania schätzen.

In Sachen Fahrkomfort und Federung gibt es nichts zu meckern. Auch vom Winde vernimmt man wenig. Allein in den hinteren Sitzreihen kann man, wenn der Fahrgast denn drauf achten sollte und nicht im Gespräch mit den Mitreisenden vertieft ist, Schallgeräusche vernehmen.

Weniger erfreulich ist dagegen, dass die beiden Außenspiegel ab Werk anscheinend am „Tremor“ erkrankt sind. Dieses sanfte Zittern der weitvorreichenden Spiegelarme hat Scania bei seinen

anderen Modellen wesentlich besser im Griff. Das ist sicherlich nicht State-of-the-art. Pluspunkte sammeln die Schaltautomatik und vor allem die damit verbundenen elektronischen Assistenten. Geschaltet wird per Opticruise, sprich automatisiert.

Die Elektronik kennt zwei Fahrprogramme. „A“ steht für den normalen automatischen Modus, so wie man das mehr oder weniger auch vom Wettbewerb kennt. Der Wagen kann dabei bis auf 99 km/h beschleunigt werden. Der Bremsomat lässt sich zuschalten.

„AE“ steht für einen ökonomisch sinnvollen Fahrstil und jetzt wird es wesentlich spannender: „AE“ heißt nämlich, der Bus kennt die vorausliegende Topografie der Straße auf die kommenden drei Kilometer und passt seinen (automatisierten) Fahrstil dieser an. Das heißt, es gibt z. B. einen Rollmodus bei vorausliegenden Kuppen, sprich der Bus nutzt den momentanen Schwung und passiert diese wenn möglich ohne zusätzliches Gasgeben oder Schaltung.

Bei vorausliegenden Anstiegen beschleunigt der Wagen im Vorfeld, um so viel wie möglich Energie für die Steigung parat zu haben. Oder er schaltete bereits im Voraus in kleinere, drehmomentstärkere Gänge zurück – wohlwissend, dass der zuvor eingelegte Gang für die Kletterpartie nicht reichen wird. Und bei Gefällen lässt sich der Touring gehen und nutzt – in bestimmten Grenzen – den entstehenden Schwung bergab. Cruise Control Active Prediction (CCAP, GPS-gestützter Tempomat) heißt diese Technik bei Scania und sie kann überzeugen.

Die maximale Höchstgeschwindigkeit liegt bei „AE“ dann – per Tempomat gesetzt – exakt bei 95 km/h. Auch der Bremsomat ist aktiv und greift bei 5 km/h schneller

als die durch den Tempomat definierte Geschwindigkeit verzögernd ein. So bleibt der Omnibus bei seiner weitgehend automatisierten Fahrt in den von der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Grenzen. Das Rollverhalten im EcoRoll-Modus ist super. Die Kollegen aus dem Lkw-Sektor bekommen übrigens in diesem Sommer unter dem Stichwort „plus and glide“ ein leistungsgesteigertes EcoRoll spendiert.

Die Elektronik erhöht kurz vor einer Rollphase die Marschgeschwindigkeit um 2-3 km/h und verlängert somit die anstehende Rollstrecke. Laut Scania kann man bei einem 40-Tonner im Vergleich zum klassischen EcoRoll noch einmal 0,5 % Sprit einsparen. Wann dieses Update im Omnibus zum Einsatz kommt, steht zurzeit noch nicht fest.

Zu den weiteren Assistenzsystemen im Touring zählen der Notbremsassistent (AEB), der Spurhalteassistent (LDW) und adaptive Geschwindigkeitskontrolle (ACC). Einen Müdigkeitssensor, wie ihn in Teilen der Wettbewerb kennt, gibt es dagegen nicht. Motorbremse und Retarder sind der Fußbremse vorgeschaltet.

Die Scheiben greifen verschleißschonend

also erst als Letzte ins (Brems-)Geschehen ein. Der Retarder-Schalthebel am Lenkrad ist im Übrigen fünfstufig ausgelegt. Im Inneren merkt man jedoch schnell, dass der vergleichsweise niedrige Kaufpreis seinen ganz eigenen Preis hat. Insgesamt ist die gesamte Innenverarbeitung bei kritischem Blick nur als mäßig zu bezeichnen. Die Kunststoffklappen der Staufächer oberhalb des Fahrers hängen z. B.

**Das Rollverhalten im EcoRoll-Modus ist super**



➔ Wer sich bei Scania auskennt, kommt im Touring-Cockpit schnell zurecht. Die Instrumententafel ist klar gegliedert Fotos: Sanne

**Scania Touring HD Technische Daten**

- Motor:** DC 13 115 410, Sechszylinder, Euro 6, Hubraum 12 700 cm<sup>3</sup>,
- Leistung:** 302 kW/ 410 PS bei 1 900 min<sup>-1</sup>
- Max. Drehmoment:** 2 150 Nm bei 1 000-1 300 min<sup>-1</sup>
- Motorbremsleistung:** 256 kW bei 2 400 min<sup>-1</sup>
- Getriebe:** GRS0895R Opticruise
- Hinterachsübersetzung:** 2,92
- Reifen:** 295/80 R 22.5
- Länge/Höhe/Breite:** 12 090/2 550/3 800 mm
- Radstand:** 2 684 mm
- Überhang (v/h):** 2 500/3 280 mm
- Leergewicht:** 13 980 kg
- Zul. GG:** 19 500 kg
- Tanks (Diesel(AdBlue):** 500/80 l
- Tanks (Frisch-/Abwasser):** 85/105 l
- Preis:** 230 000 €

unschön durch. Die Dämmmatten in diesen Fächern sind nur lose eingelegt. Die Fensereinrahmung an der Tür 1 passt nicht sauber, sondern steht ab. Die Kabelführung ist, soweit sichtbar, recht leger verlegt. Die Kunststoff-



➔ Bestuhlt wird der Hochdecker mit Kiel-Sitzen

abdeckungen sind nur locker eingesetzt und für spielende Hände ein Leichtes zu entfernen. Schrauben sind nicht versenkt, sondern stehen vor. Und der Teppichfilz in diesem Touring ist nicht glatt verlegt, sondern wellt sich durch den ganzen Gang. Zudem düstet dieser Wagen, gut 1 000 km „alt“, noch immer einen unangenehmen Kleber- oder Kunststoffgeruch aus. Das alles reicht nicht, um vom Kauf abzuraten. Aber es gibt erhebliche Abzüge in der „B-Note“ und die Empfehlung, bei Fahrzeugübernahme eine ordentliche Kontrolle durchzuführen, um der einen oder anderen Enttäuschung im Nachgang vorzubeugen.

49 Fahrgaststühle (Kiel Avance 1020) sind im Inneren positioniert. Das Heck ist mit fünf Sitzen versehen. Damit entspricht die Bestuhlung einer 3-Sterne-Ausführung. Bezogen sind die Sitze mit Stoff bzw. das Kopfpolster mit Kunstleder (Muirhead Mocha SX 023). Der Fahrer dagegen lenkt sein Gefährt von einem beheizbaren Ledersitz aus. Auf beiden Seiten durchzieht eine Gepäckablage den gesamten Wagen. An Tür 2 ist eine Toilette im Standardformat platziert. Der Einbau der Toilette und die Vorbereitungen für eine Küchenzeile erfolgen im Higer-Werk in Suzhou, China. Die hier verbaute WC-Variante (und die Kühlbox vorne) stammt von Jincen-TM, einem deutsch-chinesischen Joint Venture. Die Sitze folgen dann in Belgien, und in Deutschland wird auf Wunsch eine Küche integriert. Soviel zur Internationalität des Touring. Noch etwas in Sachen Verbrauch: Der Bus lässt sich von beiden Seiten betanken. Der AdBlue-Behälter sitzt rechts vor dem Dieseltank. Bei unserer Rundtour an der Ahr entlang, durch die Eifel an die Mosel kamen wir, bei einem Durchschnittstempo von 55 km/h mit dem leeren Bus auf einen Verbrauch von 22,17 l/100 km Diesel.

DS ■