

Vor zwei Jahren hat Scania Deutschland versuchsweise einen Hochbodenbus der Baureihe OmniExpress vorgestellt. Der Alleskönner wird vom finnischen Scania-Partner Lahden Autokori Oy als Zweiachser mit einer Länge von 11 bis 13,2 m und als Dreiachser von 13 bis 14,9 m gebaut. Die Längenunterschiede – auf Kundenwunsch im 100-mm-Raster möglich – ergeben sich beim Zweiachser über den Radstand, beim Dreiachser durch unterschiedliche Überhänge. Drei Höhenvarianten zeichnen das OmniExpress-Programm aus: Die Typen 3.20 mit 860 mm Bodenhöhe sowie 3.40 mit 1 100 mm hohem Boden, beide für den Einsatz auf der Überlandlinie und im Gelegenheitsverkehr gedacht. Hinzu kommt der Typ 3.60, der mit 1 300 mm hohem Boden bereits einen richtigen Reisebus mit entsprechendem Kofferraum darstellt. Verschiedene Motorvarianten und

## Scania OmniExpress 3.20

# Das Arbeitstier aus dem Norden

**Scanias Baureihe OmniExpress reicht vom Überlandbus bis zum Reisewagen. Als letzte Variante auf dem deutschen Markt eingeführt, hat sich der Doppelverdiener 3.20 unserem Eifeltest gestellt. Der Eindruck ist vielfältig...**

drei Achsübersetzungen sind möglich. Als Getriebe kommt grundsätzlich die automatisierte Opticruise-Variante mit 8- oder 12-Ganggetriebe in Frage.

Die Stärken der Finnen liegen in sorgfältiger Verarbeitung unter Verwendung hochwertiger Materialien. So tragen Edel-

stahlgerippe, Aluminiumbleche und verschiedene Detaillösungen dazu bei, dass die Busse auch unter harten Bedingungen wie im skandinavischen Winter zuverlässig ihren Dienst versehen können. Nicht umsonst

ging der erste Omniexpress für Deutschland an Thomas Obert in den Schwarzwald. Der selbstfahrende Unternehmer ist mit seinem Hochbodenbus (3.40), der im Schülerverkehr auch im Winter unter schwierigen Straßenverhältnissen (bis 1 000 m Höhe) eingesetzt wird, äußerst zufrieden. Ein Pluspunkt im Vorfeld der Anschaffung war, dass bei der Ausstattung praktisch jeder Sonderwunsch erfüllt werden konnte, was für die Flexibilität des finnischen Aufbauers spricht.

Das wachsende Interesse der Busunternehmer trug schnell dazu bei, dass Scania Deutschland die komplette OmniExpress-Baureihe ins Programm übernahm. Umso gespannter waren wir auf den Typ 3.20, der sich als



▲ Die auffällige Front und die Neigung der B-Säule verleihen dem OmniExpress einen markanten Auftritt



▲ Das Dreieck der Scheibe bildet einen gelungenen Kontrast zu den einzelnen Rundlampen

klassischer Doppelverdiener einer gefragten Kategorie zuordnen lässt.

Zunächst zur Optik: Das ansonsten dezent wirkende Design des OmniExpress 3.20 wird durch ein angedeutetes Lächeln in der Front, markante Scheinwerfer und einen schwungvollen Bogen hinab von der B-Säule aufgelockert. Auffallend ist die hohe seitliche Fensterbrüstung, die den Eindruck in Richtung Reisebus verstärkt. Doch die bis unten durchsichtigen Türen, der mittig doppelbreite Einstieg und die Zielanzeigen machen schnell deutlich, dass mit dem Testbus auch Geld auf der Linie verdient werden soll. Darüber hinaus setzt der knappe Kofferraum von 4,75 m<sup>3</sup> dem Einsatz in der Touristik klare Grenzen; wobei sich auch der etablierte Wettbewerb (Setra 415 UL 4,6 m<sup>3</sup>, MAN Lion's Regio 5,6 m<sup>3</sup>) in diesem Bereich bewegt, was sich durch den niedrigen Boden zwangsläufig ergibt. Breite Einstiege und niedrige Stufen vorne wie hinten kommen älteren Personen ebenso entgegen wie Müttern mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern. Der Bereich gegenüber Einstieg 2 wurde podestfrei eingerichtet, mit der nötigen Haltevorrichtung und vier Klappstühlen. Der



▲ Ausgezeichnet: Das Cockpit gefällt durch Ergonomie und Funktion. Allerdings wäre es hilfreich, wenn der Tachograf nicht ganz unten rechts eingelassen wäre

Fahrgastraum zeigt sich praxisgerecht ausgestattet, mit ausflugstauglicher Überlandbestuhlung, Servicesets für Lampen und Belüftung sowie in ausreichender Anzahl verteilter Haltewunschtasten längs der oberen Griffleiste und seitlich an den Sitzrücken. Etwas störend: Die Gurtschlösser der mit Stoff bezogenen

Sitze ragen zu hoch hinaus, was auch Thomas Obert bei seinem Omniepress 3.40 bereits moniert hatte. Stabil aus Metall sind die Ablagen fürs Handgepäck, die genug Platz auch für größere Taschen bieten. Ein gelöcherter Boden erleichtert die Suche nach liegengelassenen Taschen. Zugunsten der Kopffreiheit enden die Gepäckablagen mit der vorletzten Sitzreihe. Die Sitze steigen nämlich ab der Mitteltür in Richtung Heck sanft an – was fast einem Low-Entry-Bus gleichkommt, wenn nicht der Boden eben bliebe. Daher sind auch zwei Stufen nötig, um die hinterste Reihe zu erklimmen. Ästhetik wird auffallen, dass die Hebel der unteren Türführung innen im Bereich der ersten Stufe angebracht sind – und nicht unter dem Fahrzeugboden. Dies hat seinen guten

Grund: Auch in Regionen mit viel Schnee bleibt so die Funktion des Türmechanismus gewährleistet. Für den Fahrer bietet sich im OmniExpress ein gut ausgestatteter Arbeitsplatz. Sitzposition (Isri 6860/875) und Funktion sind einwandfrei.

### Dezentes Design: Ein bisschen lächelt der Schwede

Auch die Sicht über die Spiegel – linksseitig nach alter Manier ohne herausragenden Arm montiert – geht in Ordnung. Übersichtlich ist das Menü des zentralen Infodisplays gestaltet, das alle üblichen Daten zum aktuellen Zustand des Busses zur Verfügung stellt. Darüber hinaus

werden auf einem kleinen Monitor Videobilder der Rückfahrkamera sowie vom Mitteleinstieg angezeigt. Ungünstig tief sitzt der digitale Tachograf im rechten Teil der Konsole. Die Bedienung der Opticruise-Schaltung – eine manuelle Gangwahl ist jederzeit möglich – ist mit der Retarderfunktion im Lenkstockhebel rechts vereint. Eine praktische Lösung, wie sie beispielsweise auch Evobus in den neuen Reisebussen einsetzt. Für den Tempomaten und das Telefon wurde im Omniexpress die Lenkradtastatur belegt – übersichtlich und leicht erlernbar. Die Pedalerie ist hängend ausgelegt, was dem Vernehmen nach die meisten Fahrer bevorzugen. Auf ein Kupplungspedal für den ersten Gang hat Scania in Verbindung mit der automatisierten Schaltung mittlerweile verzichtet. Die Funktion von Heizung und Klima ist, wie heute üblich, zwischen Cockpit und Fahrgastraum getrennt.

Als Antrieb war der Fünfzylinderreihenmotor Scania DC 924 (9,3 l Hubraum, 265 kW/360 PS) mit der 8-Gangversion des Opticruise-Getriebes kombiniert worden. Die Ausführung ent-



Fotos: Görgler, Scania

▲ Präpariert für die Verbrauchsmessung: Der Testbus war mit 3 500 t Ballast beladen. Auffallend sind die ansteigenden Sitzreihen ab Tür 2 bis zum Heck – weshalb die Gepäckablage zwecks Kopffreiheit an der vorletzten Reihe endet



sprechend Euro 5/EEV hält ihren Abgasstandard dank zweistufiger Abgasrückführung (AGR) und hohen Einspritzdrücken ohne Additiv ein. Wogegen die gleichstarke künftige Euro-6-Variante ohne AGR, jedoch mit SCR-Technik und AdBlue umgesetzt werden konnte. Mittels Wasserkanister auf den Sitzen und Sandsäcken im Gepäckraum war der Testbus um 3,5 t auf 16,6 t beladen worden, was Voraussetzung

für eine praxisrelevante Verbrauchsmessung ist. Ab Tankstelle in Bad Neuenahr-Ahrweiler fuhren wir auf echten Buslinien über die „Grafschaft“ und das

### Der OmniExpress brauchte aufgrund langer Übersetzung nur wenig Sprit

„Berkumer Ländchen“ bis zum südlichen Zipfel von Bonn (Mehlem). Zurück führte die Strecke längs des Rheins mit den Städten Remagen und Sinzig, danach hinauf ins Ahrtal und schließlich in die topografisch an-

spruchsvolle Region um den Nürburgring, kräftige Steigungen inklusive. Alle 87 Haltestellen wurden angefahren, einschließlich Türbetätigung. Auf der gesamten Überlandstrecke (126 km) erzielten wir somit einen Verbrauch von  $\varnothing$  37,7 l bei Durchschnittstempo 32 km/h. Die zweite Messung (ausschließlich Autobahn) erfolgte auf der A 61/A 48, wo wir über 134 km den äußerst günstigen Wert von  $\varnothing$  22,13 l Diesel ( $\varnothing$  85 km/h) einfuhren. Addiert zum Mischbetrieb kamen wir auf eine Gesamtstrecke von 260 km bei einem Verbrauch von  $\varnothing$  29,67 l. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug dann 47 km/h. Womit der OmniExpress, wie wir es auch sonst von Scania gewohnt sind, mit sehr günstigen Verbrauchswerten unterwegs war. Allerdings gab es auch einen Haken bei der Sache: Der Testbus war nämlich mit langer Achsübersetzung ( $i = 2,73$ ) ausgerüstet worden, wie sie eher im Reiseverkehr passt. Zwar drehte der Motor bei 100 km/h (8. Gang) immer noch 1 410 Touren; jedoch muss die Elektronik auffallend oft herunter-

absolvierte. Er war dabei stets sparsam im Verbrauch, wie Thomas Obert versichert. Von der verhaltenen Leistung einmal abgesehen, überzeugte unser OmniExpress durch sicheren Fahrkomfort, mit exakter Lenkung, straffer, jedoch noch komfortabler Abstimmung und zuverlässig wirkenden Bremsen einschließlich Retarderfunktion. Auch langsames Rangieren mit simulierter schleifender Kupplung funktionierte einwandfrei.

Beim abschließenden Rundgang erwies sich der Testbus für alle wartungsrelevanten Bereiche gut zugänglich. Ein Ersatzrad, wenn es dann mitbestellt würde, hätte seinen Platz unter dem Cockpit und müsste von innen gelöst werden. Hervorzuheben ist die einfache Entlüftung des Dieseltanks und im Druckluftsystem eine Sperre zwischen Fahrgestell und Aufbau, die bei einem Defekt die Funktion von Türen und Bremsdruck aufrecht erhalten kann.

Unser Fazit: Der Preis von rund 229 000 € (Testbus) umfasst eine erweiterte Garantie auf zwei (Antriebsstrang) und drei Jahre (Aufbau) sowie einen

zweijährigen Wartungsvertrag. Dafür bekommt der Betreiber ein auf Langlebigkeit ausgerichtetes Arbeitstier, das bei vernünftiger Abstimmung des Antriebs auf den jeweiligen Einsatz überzeugen dürfte. Und: Motor, Getriebe und Achsen kommen aus einer Hand, was sicherlich kein Nachteil ist. Immerhin konnte Scania bisher 19 OmniExpress in Deutschland verkaufen, bei jährlichen Verkaufszahlen von weit unter 100 Einheiten (2011 = 59) ein beachtenswerter Anteil.

Jürgen Görgler ■

## Scania OmniExpress 3.20 Technische Daten

### Motor

Scania DC 924, Fünfzylinderreihenmotor (stehend), zweistufige Abgasrückführung (EGR), Common-Rail-Einspritzung XPI (bis 2 400 bar), Turbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung, elektronische Motorsteuerung, Abgasstandard Euro 5/EEV, Partikelfilter, Betrieb mit Diesel und Biodiesel möglich  
Hubraum: 9 290 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung: 265 kW/360 PS bei 1 900 min<sup>-1</sup>  
Max. Drehmoment: 1 600 Nm bei 1 100 bis 1 350 min<sup>-1</sup>

### Kraftübertragung

Getriebe: 8-Ganggetriebe Scania GR875R mit automatisierter Schaltung (Opticruise) und integriertem Retarder  
Achsübersetzung:  $i = 2,73$

### Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch (EBS), Hill Hold-Funktion, ABS, ASR, ESP, Retarder, automatisch gesteuerte Abgasbremse, Tempomat, Bremsomat

### Heizung/Klima/Lüftung

Elektronisch geregelte Aufdach-Klimaanlage Spheros mit 32 kW Kälteleistung, Zusatzheizung Spheros Thermo 300 (30 kW)

### Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 390/2 550/3 310 mm  
Radstand: 6 200 mm  
Überhang vorne/hinten: 2 795/3 395 mm  
Wendekreis: 23 000 mm  
Bodenhöhe Mittelgang: 860 mm  
Podesthöhe: 250 mm  
Stehhöhe Mittelgang: 2 200 mm  
Stufenhöhe Tür 1: 340/170/170/170 mm  
Stufenhöhe Tür 2: 340/190/160/160 mm  
Türweiten 1/2: 660/1 125 mm  
Leergewicht, zul. GG: 13 020/18 000 kg  
Testgewicht: 16 600 kg  
Tankvolumen: 455 l  
Kofferraum: 4,75 m<sup>3</sup>  
Bestuhlung: 49+1 (+ 4 Klappsitze)  
Bei Einsatz im Linienverkehr: 18 Stehplätze

### Preis

228 513 € (Testfahrzeug)

### Die Wartungsbereiche sind gut zugänglich



# Ihre Zukunft. Ihr Bus. Die neue ComfortClass 500.

**-8,2%\***  
KRAFTSTOFF  
VERBRAUCH



Wie nennt man einen Bus, der auf die Fragen von morgen schon heute die Antworten gibt – beim Komfort, beim Design, bei der Sicherheit? Dessen Kraftstoffverbrauch dank eines einzigartigen Gesamtkonzepts trotz Euro VI-Technologie um durchschnittlich 8,2 Prozent\* unter dem seines Vorgängers liegt? Und der ein Vorbild an Effizienz und Wirtschaftlichkeit ist? Wir nennen diesen Bus die ComfortClass 500. Und wir bauen ihn. Für Sie.

\*Ermittelt in einer durch DEKRA überwachten Vergleichsfahrt unter realitätsnahen Bedingungen (Vorgängermodell S 415 GT-HD mit Euro V- im Vergleich zum neuen Setra S 515 HD mit Euro VI-Technologie). Mehr dazu unter [www.setra.de/recordrun/](http://www.setra.de/recordrun/)



Best in Class.