

wie sie auf weiten Strecken gerne genutzt werden, hatte man verzichtet, ebenso wenig sind Frischluftdüsen vorhanden. Vom polnischen Hersteller Ster stammt die Bestuhlung, mit leichter Polsterung auf Kunststoffschalen und Haltegriffen oben wie seitwärts zum Mittelgang. Die zum Teil podestlosen Sitze sind hängend montiert, allerdings fest und nicht an Schienen. LED-Dioden finden sich überall, wie an den Trittstufen, beim Tagfahrlicht sowie in den Rückleuchten und Positionslichtern.

Das SCR-Abgassystem

Der eingesetzte Fünfzylinder-Diesel (320 PS) ist wie alle Euro 6-Busmotoren des schwedischen Herstellers – Varianten mit Gas und Ethanol als Kraftstoff ausgenommen – mit dem vielfach bewährten SCR-Abgassystem ausgestattet. Interessant: Die 320 und 360 PS starken Ausführungen kommen ohne die technisch aufwändige Abgasrückführung aus. Der Fahrzeugschlüssel gibt nur noch das Bordsystem frei – danach heißt es: Angurten, Türen zu und den Startknopf gedrückt! Der „LE“ war sofort da und ließ sich – selbstverständlich erst nach kurzer Fahrstrecke zum Warmfahren umgesetzt – zügig beschleunigen. Angemerkt sei, dass dieser Bus nur kurzfristig zur Verfügung stand und nicht ausgelastet werden konnte, weshalb wir auf eine Verbrauchsmessung verzichteten. Dennoch lässt sich die Agilität des Antriebs beurteilen, hier sammelte der drehmomentstarke Motor (1.600 Nm) richtig Pluspunkte; zudem harmonierte er ausgezeichnet mit dem Wandlerautomaten ZF EcoLife. Der Betriebsbremse vorgeschaltet ist der Retarder, der automatisch durch die Motorbremse unterstützt wird.

+ Alles im Griff: Haltestangen sind zahlreich berücksichtigt worden, schützen zudem auch den Schwenkbereich der Türen.



+ **-** Geräumig und sehr übersichtlich: Cockpit mit verstellbarem Fahrerarbeitsplatz. Nur an Ablagen mangelt es.



+ Ungewöhnlich tief direkt an der A-Säule sitzt der linke Außenspiegel. Die Sichtverhältnisse gaben keinen Anlass zur Kritik.

web

www.busplaner.de

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Scania Citywide finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie ältere Bustests (seit 2002) abrufen.

+ Übersichtlich und Informativ: Anzeigen im Zentraldisplay. Die Abfrage der Betriebsdaten erfolgt über einen Joystick, der oben rechts in der Armaturentafel angeordnet ist.



- Funktionell, jedoch etwas grob verarbeitet: Elektrischer Türöffner für die Cockpittür

Die durchgehende Fensterbrüstung ist bei allen Citywide-Varianten gleich – wobei der Aufbau des LE (Foto) höher als beim Vollniederflurbus LF ist.



Hell und freundlich präsentiert sich der Fahrgastraum des Citywide – hier ein Blick auf den Hochbodenbereich von Tür 2 bis zum Heck.



Scania bietet für den Niederflurbus keine liegenden Motoren an. Der quer eingebaute Motor ist samt weiterer Antriebskomponenten über die gesamte Breite installiert. Somit ist das Hecklayout weniger zerklüftet.



Im Testbus Citywide LF war der 6,7 Liter-Motor verbaut, den Scania von Cummins übernommen und adaptiert hat. Trotz kurzer Übersetzung fehlt es dem Triebwerk an Durchzugskraft.



Die Bugverkleidung lässt sich weit aufklappen und erlaubt den Zugriff auf Frontbox, Wischergestänge und Abschleppöse. Der Stoßfänger ist dreifach geteilt, wodurch sich Schäden günstig beheben lassen.



In Fahrtrichtung rechts ist die gut zugängliche Standheizung von Spheros (Foto) installiert.



Der rechte Außenspiegel lässt sich zur Frontscheibe hin wegklappen, um etwa Schäden durch Waschanlagen zu vermeiden.

