

fragen! Mikrofone für Durchsagen sind beidseitig installiert, zudem besteht eine Sprechverbindung zwischen Cockpit und Fahrerruheraum. Angenehm überrascht hat die elektrische Bedienung des Sonnenrollos (statt über Schnüre, wie am Fahrerfenster). Allerdings verursachte die senkrechte Führung mit Metallstäben feines Klappern. Auf Dauer unterwegs, kann das nerven, Abhilfe ist angebracht.

Gangstufen manuell wählbar

Im Cockpit sind wir mit dem europäischen Teil des Busses – sprich der technischen Basis von Scania, bereits auf Tuchfühlung. Platz genommen, Sitz, Spiegel und Multifunktionslenkrad eingestellt, ab geht die Fahrt. Der kultiviert laufende Reihensechszylinder schöpft aus 13 Litern Hubraum mit 324 kW (440 PS) genug Kraft, um den auf 22 Tonnen ausgelasteten Dreiachser auch aus niedrigen Geschwindigkeiten und am Berg zu beschleunigen, wie wir rund um den Nürburgring „erfahren“. Das beachtliche Drehmoment von 2.300 Nm steht bereits ab 1.000 Touren an und trägt dazu bei, dass die automatisierte Schaltung die zwölf Gänge möglichst drehzahlschonend anwählt. Tempo 100 fahren wir dank Overdrive im letzten Gang mit nur 1.280 U/min, bei 80 km/h sind es demnach nur 1.020 U/min – vorausgesetzt, die Fahrsituation erlaubt dies und der Bordcomputer sieht keinen Bedarf zum Herunterschalten.

Übrigens lassen sich alle Gangstufen auch manuell anwählen. Somit kann besonders verbrauchsgünstig gefahren werden, wenn man den Schwung vor Bergkuppen nutzt und das Herunterschalten per Knopfdruck am Lenkstockhebel verhindert. Dies ist kein Problem, denn ebenso schnell lässt sich die Automatik wieder aktivieren. Das kann man



+ Die Kühler für Ladeluft, Wasser und Klimaanlage sind nahe beieinander bzw. hintereinander integriert worden, dabei gut zu reinigen



Sieht flott aus, ist technisch gut aufgestellt: Scania Touring 13.7. Der Dreiachser aus schwedisch-chinesischer Kooperation stellte sich busplaner zum Test



+ Der Fahrer verfügt über zwei abschließbare Boxen, in der Ablage und unter dem Sitz installiert



+ Die durchgehenden beidseitigen Ablagen bieten ausreichend Platz auch für Rucksäcke. Angefestigt und entwickeln keine Knistergeräusche



+ Anders als das Außen design vermuten lässt, präsentiert sich der Fahrgastraum sehr dezent. Dennoch: Die Ausstattung ist komplett,



- Wie im Beitrag angedeutet: Ein Bus von der Stange. Somit sind z. B. Klappstische keine Option. Ob der Kleiderhaken über dem Cupholder so günstig sitzt? Die Anordnung auf der Sitzrückenschale wirkt willkürlich



- Heute Standard: Abnehmbare Frontmodule zwecks einfacher Wartung. Allerdings war der Verschluss mit Karabinerhaken sehr umständlich. Im Bug ist zudem das Ersatzrad untergebracht

+ Ist anderswo teure Option: Videokamera zur Überwachung von Einstieg 2



+ Praxisbezogen: Higer hat eine kräftige Kufe im Vorbau verschweißt – die augenscheinlich auch den Testbus schon bei Aufsetzern geschützt hat



+ Gehören zur Serienausstattung: Service-Sets mit gängigen Funktionen, hier im Einheitsgrau



- Das elektrisch verstellbare Sonnenrollo – zwar allemal besser als eine Bedienung über Schnüre – klappert leider an der Metallführung



+ Der Fahrer Arbeitsplatz des Touring präsentiert sich ausgezeichnet. Gute Sicht, viel Platz und eine schlüssige Anordnung von Schaltern, Anzeigen und Zusatzgeräten.

web www.busplaner.de

Weitere ausführliche Angaben zu den technischen Daten sowie Bilder zum Scania Touring finden Sie auf unserer Website. Unter der Rubrik „Infothek“ finden Sie zudem alle Bustests seit dem Jahr 1999.