

# Im Bus Blickpunkt-Test: Scania Interlink HD 14 Gut gewappnet für ein langes Omnibusleben

16

Der Interlink positioniert sich als Reisebus in der Business-Klasse. Das finnische Eigenprodukt, eher schlicht als fein, soll Tourismo & Co. Paroli bieten. Wir haben es mit einer lupenreinen Fernbus-Variante zu tun, die auf den

zweiten Blick überzeugt. Er ist noch relativ neu am Markt und macht sich auch noch rar auf der Straße. Und dennoch könnte man den Scania Interlink glatt übersehen. Denn er macht nicht viel Rummel um sich.

Die Optik fällt schlicht und kantig aus, sein Design ist nicht seine stärkste Seite. Die Räder stehen tief in den Radhäusern, da kommt der billigere Touring (mit chinesischer Higer-Karosserie) dynamischer daher. Von dem hat er jetzt auch das Heck, der neue Interlink trägt jetzt das Familiengesicht – und zwar vorn und hinten. Aber rund um den Vorderwagen macht sich der Scania schmal, um die Aerodynamik zu verbessern. Die Frontscheibe ist weiterhin groß und das seitliche Fensterband bleibt schmal. So sieht man es auch bei den Spaniern, die so die Sonneneinstrahlung im Rahmen halten. Natürlich erfüllt der Interlink mit neuer Karosserie die aktuelle Umsturzrichtlinie ECE R66.02, die muss heute jeder können. Der Interlink ersetzt den Omni-Express aus der finnischen Eigenproduktion, das Vorgänger-Modell hat noch beim Fernliniendienst Postbus Karriere gemacht. Der ist freilich Geschichte, und der Omni-Express eben auch. Aber der neue Interlink trägt seine Gene weiter. Auch er entsteht in einem modularen Baukastensystem für Regional- und Reisebusse. Als LD, MD und HD bauen sie verschieden hoch, der Hochdecker (HD) misst jetzt 3,66 Meter in der Höhe. Man bekommt ihn als 11-Meter-Midi, aber auch als 15-Meter-Boliden – und wenn man will, eine individuelle Länge für spezielle Einsätze. Die Omnibusbauer in Lahti werben mit 10-Zentimeter-Schritten, die Mitteltür kann auch ins Heck wandern – so flexibel baut heute kaum ein anderer Hersteller Omnibusse.

## Finessen auf den zweiten Blick

Der Scania Interlink geht mit satten 14 Metern Länge an den Start. Mit 53 Fahrgastsitzen bietet er ordentliche Beinfreiheit, die grünen Kopfplätze weisen auch gleich auf den Zielkunden hin. Und gleich beim Türöffnen zeigt der Skandinavien eine Finesse: Die extrabreite Mitteltür mit einem Rollstuhlflift in der zweiten Stufe. Damit spart sich der Hersteller eine Zusatztür, auch der Kofferraum wird nur marginal dezimiert. Auch an Tür 1 registriert man Omnibuskompetenz: Ein breiter Einstieg, die Türführung unten sitzt geschützt im Einstieg und nicht darunter. Die Handläufe, die Gepäckablagen, Sitzgarnituren sind robust dimensioniert, aber wenig attraktiv. Doch es fehlt nichts, was der Fernlinieneinsatz verlangt: Ladesteckdosen, Wifi-Router und ein 125 Liter großer



Mitteleinstieg mit 1.200 mm extrabreit: Hinter der zweiten Stufe ist ein Rollstuhlflift montiert

Abwassertank. Grundsätzlich wäre dem betont nüchternen Innenraum etwas mehr Farbe zu wünschen, schließlich isst/fährt ja auch das Auge mit. Wir kennen die hohe Designkompetenz der Marke, die bei den neuen Scania-Trucks viele Lorbeeren einheimst. Warum die Omnibusse der Schweden so wenig davon profitieren, ist uns ein Rätsel. Na gut, ist ja auch eine Geschmacksfrage. Aber jetzt soll der Scania Interlink auf die Straße, und wir biegen nach



Interlink-Cockpit: Fahrerorientiert und handlich, aber nicht unbedingt intuitiv bedienbar

dem Tanken gleich zur Waage ab. Der Hersteller schönt nichts, den im Fahrzeugschein eingetragenen 16.393 Kilogramm stehen gewogene 16.260 Kilo Leergewicht gegenüber. Der Scania ist kein Leichtgewicht, weil der Hersteller noch auf Fahrgestell-Module setzt. Vergleichbare Wettbewerber in Integralbauweise bringen rund 800 Kilo weniger auf die Waage, die ja auch bewegt werden wollen.

Dann mal los – von einem Platz an der Sonne kann heute nicht die Rede sein. Es liegt auch nur am Wetter, denn im Scania-Cockpit fühlen wir uns auf Anhieb pudelwohl. Der bequeme NTS-Sitz lässt sich weit zurückstellen, passend Platz finden auch kleinere Naturen. Man sieht alle Instrumente und er

reicht jeden Schalter. Aber es sind ziemlich viele, und nicht jeder ist logisch positioniert. Das Lenkrad ist Spitze, so möchte man es immer haben. Überhaupt geht der Interlink ziemlich gut zu Hand und Fuß. Auch die jetzt anklappbaren Spiegel vermitteln die nötige Sicht, die der Fahrer braucht, sie flattern auch nicht.

## Bärenstark aus dem Drehzahlkeller

Richtig Freude kommt auf, wenn der Sechszylinder im Heck seinen Dienst aufnimmt. Er ist 12,7 Liter groß und leistet 450 PS, die nominell für einen Dreiaxser nicht so üppig sind. Es ist das stämmige Drehmoment von 2.350 Newtonmetern, der Reihensechser kommt praktisch aus Leerlaufdrehzahlen zur Sache. Bei Tempo 100 sind es keine 1.200 Touren und volle Kraft, die der DC13 – so heißt er im internen Jargon – auf die Kurbelwelle wuchtet. Weil er keine hohen Drehzahlen braucht, arbeitet er weitgehend laufruhig. Nur wenn der Antrieb aus tiefen Drehzahlen voll gefordert wird, brummt

der Diesel bis ins Gebälk. Ein Zweimassenschwungrad, das wär's – das gibt es beim hausinternen Konkurrenten, man muss sich nur bedienen. Aber bei den Fahrleistungen steht der Scania nicht zurück. Das automatisierte Opticruise-Getriebe geht der wuchtigen Maschine gekonnt zur Hand. Die Schaltstrategie und das Tempomanagement auf der Autobahn gibt der GPS-Tempomat vor – aber nur, wenn man es nicht eilig hat. Denn dann fährt der Interlink nicht schneller als 95 km/h. Sehr imponierend, wie treffend sich die Eco-roll-Funktion aktiviert, wie der Dreiaxser vor der Steigung mit einem Überschwinger Schwung holt. Dann rollt er mit Tempo 90 über die Kuppe und nimmt allein mit kinetischer



Kein Blickfänger auf der Straße: Der Scania Interlink gibt den ehrlichen Arbeiter, einen Design-Award verdient er nicht

Energie wieder Fahrt auf. Funktion also 1A, wenn der Bus dann noch etwas schneller fahren dürfte, würde man gern davon Gebrauch machen.

## Mit Sorgfalt abgestimmt

Man darf sich auch nicht täuschen. So rustikal wie er aussieht, fährt der Interlink nicht. Das Fahrwerk ist sorgfältig abgestimmt, der Finne mit schwedischen Genen liegt sehr satt auf der Straße. Lenkung und Vorderachse arbeiten ziemlich präzise, dabei rollt und federt schon der leere Dreiaxser ziemlich verbindlich. Federungskomfort gibt's auch im Heck, die Antriebs- und die Nachlaufachse geben sich omnibusfein. Jedenfalls keine Rede mehr von der Steifbeinigkeit, die der Vorgänger noch an den Tag gelegt hat.

Auch mit seiner aktiven Sicherheit gibt sich der Interlink kaum eine Blöße. Ob Berganfahrhilfe, Spurhalteassistent oder Notbremsassistent, die Schweden haben alles an Bord, was man heute so braucht. Von der passiven Sicherheit wird weniger gesprochen. Frontbelegungen, wie man sie bei Mercedes, Setra und Volvo kennt, hat Scania nicht im Programm. Auch das links vorn sitzende Elektrofach samt Batterien wird die Unfallforscher weniger überzeugen. Zum Kapitel Bremsen sind kaum Worte zu verlieren: einfach Klasse. Der haus-eigene Retarder verzögert stark, schön wär's, wenn die hydrodynamische Bremse mit Freilauf (Kupplung) aus dem Truck zum Einsatz käme. ■



Nun mit Touring-Heck: Der Interlink trägt sein Familiengesicht hinten

## RESÜMEE



Wolfgang Tschakert

Der Interlink ist – wie schon sein Vorgänger – ein grundehrlicher Typ. Er zieht wenig Aufmerksamkeit auf sich und gibt sich vor allem stabil. Für ein langes Omnibusleben ist er gut gewappnet: mit einem Aufbau aus Edelstahl, mit robusten Materialien, mit vielen praxiserfahrenen Lösungen. Er klappert auch wenig, man muss nur mit den rustikalen Verschraubungen leben. Das Fahrwerk und der Antrieb sind klasse, man spürt die Feinarbeit der schwedischen Techniker. Weniger allerdings, wenn es um das Outfit und die Gestaltung des Innenraums geht. Wir meinen: Der schwedisch-finnische Reisebus hätte hier etwas mehr Zuwendung verdient. ■

## TECHNISCHE DATEN

### Scania Interlink HD – 14

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder Scania DC 13 124, handel im Heck, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Hochdruckeinspritzung per Common-Rail-System, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und DPF.  
Hubraum 12.740 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung 331 kW/450 PS bei 1.900 U/min  
Maximales Drehmoment 2.350 Nm bei 1.000 – 1.300 U/min

**Kraftübertragung**  
Kupplung: Einscheibentrockenkupplung, automatisches 12-Gang-Schaltgetriebe Scania GR50 895 R mit Opticruise-Schaltsystem, Overdrive im 12. Gang (0,80), einfach untersetzte Hinterachse i = 2,34. Tempo 100 bei 1.190/min.

**Fahrwerk**  
VA: Scania-Einzelradaufhängung mit 2 Luftbälgen, 2 Stoßdämpfern und Stabilisator, Radeinschlag innen/außen 52/42 Grad. HA: Starre Scania-Antriebsachse, 4 Luftbälge und 2 Stoßdämpfer. NLA: Starrachse, elektrohydraulisch gelenkt, 2 Luftbälge, 2 Stoßdämpfer; elektronische Luftfederregelung, Reifen 295/80 R 22,5

**Bremsanlage**  
Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) mit integrierten ABS-, ASR- und Bremsassistent-Funktion, innenbelüftete Scheibenbremsen, ins Bremssystem integrierter Scania-Retarder und Motorbremse, ESP, ACC, Notbremsassistent.

**Lenkung**  
Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocom 8098, variable Übersetzung i = 22,2 bis 26,2, Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar.

**Klimaanlage**  
Vollautomatisch geregelte Aufdachklimaanlage Spheros REVO 32 mit integrierter Dachheizung, 32 kW Kälteleistung.

**Maße und Gewichte**  
Länge/Breite/Höhe 13.990 x 2.550 x 3.660 mm  
Radstand 6.800/1.500 mm  
Vord./hint. Überhang 2.690/2.990 mm  
Wendekreis 23.650 mm  
Kofferraumvolumen 11,8 m<sup>3</sup>  
Tankvolumen 550 l  
Adblue-Tank 80 l  
Leergewicht 16.260 kg  
Zul. Gesamtgewicht 25.000 kg

**Fahrgastkapazität**  
Sitzplätze (4\*) 53 + 1 + 1

**Preis**  
Testwagen 306.000 Euro

## BEWERTUNG

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Antrieb	●●●●●
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Qualität	●●●●○
Komfort	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●○



Schmale Motorklappe im Heck: Der neben dem Motor montierte Kompressor teilt sich beim Anlauf mit



Schlichter Innenraum in Braun-Grau-Grün: Etwas mehr Feinarbeit könnte die Reisefreude heben