



◀ **BUSMAGAZIN-Tester Claus Bünningel fuhr den Intercity im flachen bis leicht hügeligen Alpenvorland (I.). Hinter der neuen schwarzen statt silbrigen Bugmaske ist der Radarsensor für diverse Fahrerassistenzsysteme verborgen** ▼



Fotos: Bünningel

MAN Lion's Intercity

Der neue Löwe im Test

Im Überlandsegment zählt vor allem der Fahrzeugpreis. Low-Budget dominiert hier. Mit ihrer ersten neuen Baureihe seit rund zehn Jahren haben die Münchner dem guten, aber auch teuren Lion's Regio nun den Hochbodenbus Intercity an die Seite gestellt. Wir testeten ihn im Alpenvorland.

Der Einstiegspreis von 165 000 € für den 12,3 m langen Zweiaxser ist schon einmal im positiven Sinne eine Hausnummer. Der Bruder Regio ist dagegen nicht unter 200 000 € zu haben und erreicht mit einigen meist notwendigen Sonderausstattungen schnell einen Bereich zwischen 250 000 und 280 000 €. Allerdings: Mit dem günstigen Grundpreis ist es beim Intercity auch schnell dahin, wenn zu sehr in die Extraschublade gegriffen wird. Der Testbus fuhr im Neuwert von 235 000 € vor. Natürlich wollte MAN mit diesem Fahrzeug demonstrieren, was bei der neuen Baureihe alles möglich ist. In der Vergabe- oder Ausschreibungspraxis wird wahrscheinlich der Leistungskatalog erheblich kürzer gefasst sein. Aber auch ein gut ausgestatteter Setra S 415 LE business, im Vorjahr von uns getestet (siehe **BUSMAGAZIN** 7/2016), kam auf lediglich 200 000 € – wenn er auch

nicht eine so große Varianz bieten kann wie der Münchner Löwe. Vieles von dem, was aufpreispflichtig ist, gehört zum Must-have und schraubt den Basiswert von 165 000 € natürlich unweigerlich nach oben: Konvektorenheizung und Klimaanlage beispielsweise. Anderes wie elektrisches Sonnenrollo für den Fahrer, Gepäckablagen, eine Rückfahrkamera oder die Zusatzheizung ist sinnvoll. Wiederum anderes ist je nach Vergaberichtlinie, Ausschreibung oder Gesetzeslage notwendig, beispielsweise ZF- oder Voith-Automatik (ca. 2 225 €), Doppelverglasung, Kneeling, Kamera am hinteren Einstieg, Dafo-Firelöschanlage oder Sicherheitsausstattung wie ACC (1 190 €) oder die in Klasse 3 vorgeschriebenen EBA 2 (1 085 €) und LGS

ESP und Stabilisatoren an beiden Achsen gehören zur Serienausstattung

(1 085 €). Manches bedient eher die Vorlieben des jeweiligen Busunternehmers oder Einsatzzwecke, wie die Bestuhlung MAN Lite Top mit verstellbaren Rückenlehnen, das Multimediasystem von Bosch, der Kühlschrank am vorderen Einstieg oder das Multifunktionslenkrad. Allerdings: Alles das ist aufpreispflichtig und macht den ersten Blick attraktiven Einstiegspreis schnell zur Makulatur. Die Standardausrüstung erscheint recht übersichtlich, beschränkt sich auf einzelne Features wie ESP und Stabis an beiden Achsen. Ärgerlich allerdings ist, dass auch Teile der LED-Beleuchtung zur optionalen Ausstattung zählen – bei zahlreichen Mitbewerbern gehören sie zur Serie. Im Testfahrzeug war auch ein Kassettenlift am Einstieg 2 eingebaut. Das macht eine zweiflügelige Tür notwendig

und kostet einige Sitzplätze. Mit 10 925 € ist der Exeo III von Hübner jedoch günstiger als ein Hublift (ca. 30 000 € mit Einbau). Statt maximal 55 Sitzen kam der Vorfürer inklusive Stehperron gegenüber dem Einstieg auf nur 49. Das reduziert das Kofferraumvolumen von 5,2 m³ zudem ein wenig. Dennoch ließe sich das Fahrzeug immer noch als Doppelverdiener wenigstens für kurze Ausflugsfahrten bei eingebautem Wechselpodest einsetzen. Allerdings ist derzeit eher ein Trend weg vom Doppelverdiener und hin zur Spezialisierung von Fahrzeugtypen zu beobachten. Doch abgesehen von wirtschaftlichen und finanziellen Fragen, wie schlägt sich der Intercity auf der Straße? Dieser Frage gingen wir mit unbeladenem Fahrzeug im Alpenvorland nahe München nach. Dabei vor allem im Blickfeld: Motor- und Fahrwerksleistungen. Beides ist in dem Fall eng verbunden,

BUSMAGAZIN

HERAUSGEBER

Bernhard Kirschbaum

CHEFREDAKTEUR

Dirk Sanne – DS (verantwortlich), Telefon 02 28 / 9 54 53-44
E-Mail: busmagazin@kirschbaum.de

REDAKTION

Claus Bünnagel – CB,
Ralf Theisen – RT, Telefon -42, E-Mail: busmagazin@kirschbaum.de

AUTOREN DIESER AUSGABE

Jörg Berghoff, Claus Bünnagel, Thomas Burgert, Manuela Geiger,
Bernhard Kirschbaum, Dirk Sanne, Herbert Schadewald,
Sonja Sternes, Ralf Theisen

ANZEIGENLEITUNG

Volker Rutkowski (verantwortlich), Telefon 02 28 / 9 54 53-25
E-Mail: v.rutkowski@kirschbaum.de

ANZEIGENVERKAUFSLEITUNG TOURISTIK

Gisela Hagemann, Telefon 02 28 / 9 54 53-24, Fax 9 54 53-37
E-Mail: g.hagemann@kirschbaum.de
Kerstin Ficht, Telefon 02 28 / 9 54 53-45
E-Mail: k.ficht@kirschbaum.de

ANZEIGENDISPOSITION

Dieter Sturm, Telefon 02 28 / 9 54 53-23, Fax 9 54 53-37
E-Mail: d.sturm@kirschbaum.de oder anzeigen-
druckunterlagen@kirschbaum.de

ANZEIGENPREISE

Preisliste Nr. 36 vom 1.10.2016



VERTRIEBSLEITUNG

Stephanie Hank, Telefon 02 28 / 9 54 53-35
E-Mail: s.hank@kirschbaum.de

BEZUGSPREISE UND ISSN

Inlands/Ausland Jahresabonnement 69,- € zzgl. Versand
16,80,- € (jeweils einschl. MwSt.), Einzelheft 8,- € zzgl. Versand.
Die Zeitschrift erscheint 10 x jährlich. ISSN 0942-356X
Für RDA-Mitglieder ist der Bezug im Mitgliedsbeitrag enthalten.

ANSCHRIFT VERLAG

Kirschbaum Verlag GmbH, Siegfriedstr. 28, 53179 Bonn,
Telefon 02 28 / 9 54 53-0, Fax 9 54 53-27
E-Mail: info@kirschbaum.de · Internet: www.kirschbaum.de

SATZ/MONTAGE

EMS Eckert Medienservice, Rheinbach

DRUCK

johnen-druck, Bernkastel-Kues

VERÖFFENTLICHUNGEN

Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die
nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf
der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für
Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmun-
gen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen
Systemen. Zum Abdruck angenommene Beiträge und Abbildungen
gehen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in das
Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht des Verlages über. Über-
arbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen des Verlages. Für
unaufgefordert eingesandte Beiträge übernehmen Verlag und
Schriftleitung keine Gewähr. In dieser Zeitschrift erscheinende
Arbeiten dürfen vorher nicht an anderer Stelle veröffentlicht worden
sein und auch später nicht anderweitig, weder im Inland noch im
Ausland, veröffentlicht werden. Ausnahmen von dieser Regel
bedürfen einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Verfasser
und Verlag.



Fotos Titel: Autostadt; Sanne, Bünnagel

Titelbild

Das Sommerfestival der Autostadt in Wolfsburg findet vom 12.07. bis 20.08.2017 statt. Der automobile Themenpark bietet in dieser Zeit Shows des modernen Zirkus und Mitmachangebote.



Mitglied im



▲ **Unschön: Die Gurtschlösser stehen am Sitz hoch und stören beim Hinsetzen und Aufstehen**

Foto: Kirsten Krämer

denn das Intercity-Chassis RR8 gibt es maximal mit 290-PS-Motor und 1 100 Nm Drehmoment. Das ist nicht eben üppig, agieren Mitbewerber in diesem Segment meist mit 360-PS-Aggregaten und 1 400 bis 1 600 Nm – auch der Regio kann so angetrieben vorfahren. Doch dass muss noch nichts heißen, denn dank Leichtbauweise und mit moderaten 11,9 t

bringt der Löwe auch relativ wenig auf die Waage. Auf dem flachen bis leicht hügeligen Kurs durchs Alpenvorland bemerkten wir somit auch keine großen Defizite bei der Spritzigkeit. Halb oder voll beladen und auf steilem Terrain könnte das allerdings ganz anders aussehen. Dies bliebe einem echten Test mit Verbrauchsmessung vorbehalten.

MAN Lion's Intercity Technische Daten

Motor 	Stehend eingebauter Reihensechszylinder MAN D0836 LOH mit 4-Ventil-Technik und Common-Rail-Einspritzung, AGR, SCR und offenem DPF, Euro 6 Hubraum: 6 871 cm ³ Nennleistung: 213 kW/290 PS bei 2 300 min ⁻¹ Max. Drehmoment: 1 100 Nm bei 1 200 bis 1 750 min ⁻¹
Kraftübertragung	Sechsgangautomatik ZF 6 AP 1200 EcoLife mit Topodyn Antrieb: auf die Hinterachse, i = 5,67
Fahrwerk	Vorderachse: MAN VOS-08-B-01 mit Einzelradaufhängung, ECAS-Rollbalg-Luftfederung mit Hubbegrenzung, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer, Stabilisator, Radeinschlag 56° Hinterachse: Hypoidachse MAN-HY.1350-B-03, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer, Stabilisator Reifen: Conti Hybrid HS3 295/80 R 22,5
Lenkung	Kugelmutterlauf-Hydrolenkung ZF Servocom 8098, variabel übersetzt
Bremsanlage/ Assistenzsysteme	EBS mit ABS, ASR und BA, ESP mit dynamischen Stabilitätsprogramm SDP, Umkippschutz ROP, EBA 2, LGS, ACC, Wabco-Scheibenbremsen, Bremsbelagverschleißanzeige, Reifendruckkontrollsystem TPM, Retarder
Aufbau/Ausstattung	Aufbau nach ECE R66.02, pneumatische Bodo-Außenschwingtüren, Kassettenlift Exeo III von Hübner am Einstieg 2, automatische Dafo-Feuerlöschanlage im Motorraum, Brandmeldeanlage für Kofferraum, Hauptschalttafel, Motorraum und Zusatzheizung, Halogenabblend- und -fernlicht H7, H4-Nebelleuchten, LED-Heckleuchten, LED-Bugbegrenzungsleuchten, Bestuhlung MAN Lite Top mit verstellbaren Rückenlehnen, Fahrersitz Grammer Pro mit Sitzheizung, Rollstuhlplatz mit Wechsellpodest gegenüber Tür 2, beidseitige Gepäckablagen, Kühlschrank am vorderen Einstieg (41 l), mobitec-Fahrzielanzeige, MMC MAN Multimedia Coach mit Radio, Navigationsgerät, USB-Eingänge und AUX-in-Eingang, Rückfahrkamera, Kamera gegenüber hinterem Einstieg, elektrische Sonnenrollos, Alkoholtester mit Startperrsystem
Heizung/Klima/ Lüftung	Aufdachklimaanlage Spheros Revo 320 (max. Kälteleistung 32 kW) mit Verdichter von Hispacold, Konvektorenheizung (Mindestleistung 12 kW) und vier Unterstuhlheizgebläse, Zusatzheizung Spheros Thermo 350, zwei elektrisch betriebene Notausstiegsluken mit Lüftungsfunktion
Maße und Gewichte 	Länge/Breite/Höhe: 12 280/2 550/3 400 mm (mit Klimaanlage) Radstand: 6 000 mm Überhang v/h: 2 780/3 500 mm Wendekreis: 20 960 mm Einstiegshöhe 1. Stufe: 289 mm Türbreite 1/2: 958/1 398 mm Fußbodenhöhe: 860 mm Stehhöhe: 2 230 mm Leergewicht: 11 900 kg (ohne Fahrer, vollgetankt) Zul. Achslasten v/h: 7 100/12 600 kg Max. Gesamtgewicht: 18 000/19 500 kg Fahrgastkapazität: 49/25 Sitz-/Stehplätze Tankvolumen Diesel/AdBlue: 300/35 l
Preis	Grundpreis: 165 000 € / Testfahrzeug: 235 000 €



▲ **Schmale Federträger, dafür aber Stabi an der Hinterachse**

Nähere Rückschlüsse konnten dagegen hinsichtlich des Fahrverhaltens gezogen werden. Interessant war, ob der aus Kostengründen vollzogene Verzicht auf die breite Federspur an der Hinterachse Auswirkungen auf den Fahrkomfort hat. Nun, de facto ist uns – wiederum eingedenk des Leerzustands – nichts Negatives aufgefallen. Der Intercity lag souverän auf der Straße, auch dank der Einzelradaufhängung an der schon aus dem Regio bekannten Vorderachse MAN VOS-08-B-01 und der beiden Stabilisatoren.

Folgende Messwerte nahmen wir: Bei 80 km/h lagen moderate 1 400 min⁻¹ an. Die Schallpegelmessung ergab Werte zwischen 68 und 69 dB(A), ebenfalls ein guter Wert für diesen Fahrzeugtyp. Die Windgeräusche im Cockpitbereich und die Reifenabrollgeräusche vor allem im

Bereich der Hinterachse sind zwar vernehmbar, halten sich aber im Rahmen. Nur im hinteren Sitzbereich stört bei Volllast das doch kernig erklingende Motorgeräusch. Gut gefällt uns dagegen der geringe Wendekreis von nur 20 960 mm dank 56° Radeinschlag.

Was ist uns noch aufgefallen? Erstens die breite B-Säule, der kräftige Heckabschluss und die segmentierten Seitenscheiben, allesamt Maßnahmen zur Erlangung

Im Heckbereich ertönt unter Volllast ein kerniges Motorgeräusch

im Fahrzeug verteilten Unterstuhlheizgebläse, die die Konvektoren entlang den seitlichen Wänden ergänzen. Sie sind nicht bei allen Verkehrsunternehmen beliebt, sorgen aber für schnelles

Heizen gerade bei häufigen Türöffnungen an kalten Wintertagen.

Und drittens der offene Dieselpartikelfilter (DPF), dem gegenüber einem geschlossenen nachgesagt wird, dass Partikelanteile mit dem Abgas in die Umwelt gelan-

Geschwindigkeiten und niedrigen Abgastemperaturen bewegt, dann fallen u. U. nicht nur eher mehr Partikel an, es kommt auch nicht zur Regeneration. Künftige Messungen im Rahmen des PEMS-Zyklus lassen schon grüßen...

Den Intercity gibt es übrigens auch in der Variante „C“ mit den beiden Längen 13,05 und 13,25 m. Letztere ist seit der letztjährigen IAA verfügbar und war vor allem eine Anforderung aus dem wichtigen französischen Markt. Die „Verlängerung“ des Zweiachlers auf bis zu 13,25 m erfolgt ausschließlich durch eine Radstandsvergrößerung, nicht durch Veränderung der Überhänge. So sind bis zu 63 Sitze möglich, in Kombination mit ausgedünnten Sitzrückenlehnen, senkrechten statt geneigten Trennwänden, einem um 8 cm nach vorne verschobenen Fahrerarbeitsplatz und einer modifizierten Fußbodenlandschaft inklusive Podesten.

Im ersten Verkaufsjahr 2016 sind bereits mehr als 200 Intercity weltweit abgesetzt worden. Nachdem jetzt alle Varianten verfügbar sind und die Produktion hochgefahren wurde, erwartet MAN für 2017 überproportionale Zuwächse für diesen Überlandbus. **CB** ■



▲ **Die günstige und ebenso praktikable Lösung für den Behinderten-transport im Hochbodenbus: der Kassettenlift am Einstieg 2**

der Norm ECE R66.02 zum Schutz vor Überschlagen. Zweitens die an vier Stellen

gen können. Wird das Fahrzeug mit offenem DPF fast ausschließlich bei geringen

BUS₂BUS

Fachkongress und Messe



NÄCHSTER STOP: ZUKUNFT

25.–26.04.2017
MESSEGELÄNDE BERLIN

bus2bus.berlin

DREI EVENTS IN EINEM

MARKTPLATZ

Innovative Busse · Technik · Systeme · Services · Modernes Ausstellungsdesign · Probefahrten · u.v.m.

bdo-KONGRESS

Der etablierte Branchentreff entwickelt hier seine Strategien zur Förderung des öffentlichen und privaten Busverkehrs

FUTURE FORUM

Vorträge, Sessions, Workshops, u.a. zu den Themen „Nachhaltige Mobilität“, „Autonome Fahrkonzepte“, „Innovative Services“