

► Im Test überzeugte vor allem der Antrieb des überarbeiteten Lion's Regio C

Zwar erst 2004 auf dem Markt eingeführt, hat sich der Lion's Regio bereits als Überlebenskünstler bewährt. Denn sein Gegenstück der Schwesternmarke Neoplan, der Trendliner, wurde wegen sinkender Nachfrage vom Markt genommen. Die Erklärung ist nachvollziehbar: Die MAN-Version wurde günstiger angeboten, und der Vertrieb gönnte seinen Kunden auch Sonderausstattungen, wie sie womöglich nur der teureren Marke vorbehalten waren. Doch dies ist Vergangenheit, mittlerweile arbeitet „man“ markenübergreifend eng zusammen und der für sein Design ausgezeichnete Regio präsentiert sich heute besser denn je. Wobei einige Modifizierungen in Sachen Rostschutz notwendig waren, denn es gab diesbezüglich Unzufriedenheit bei Betreibern. Dazu sei gesagt, dass der Regio ebenso wie die MAN Reisebus-Baureihen und der Lion's City Low Entry aus türkischer Produktion (Ankara) kommen; eine Kataphorese-Lackierung für die Rohkarosse gibt es dort noch nicht.

Konkurrent Mercedes-Benz hatte in den Anfangsjahren mit dem Reisebus Tourismo ähnliche Erfahrungen machen müssen, doch in der hochmodernen Busproduktion bei Istanbul sind die Rostprobleme längst vom Tisch, unter anderem durch ein KTL-Tauchbecken. MAN hat nun stattdessen die Hohlraumkonservierung des Regio gründlich verbessert und die Klappen von Metall auf Kunststoff umgestellt sowie bessere Scharniere

Der Regio verbraucht über Land und auf der Autobahn verhältnismäßig wenig

verbaut. Somit sollte der MAN-Doppelverdiener fit sein für langjährige Einsätze. Das gilt auch für unseren Testkandidaten (Tachostand 3000 km), der als 13-m-Zweiachser mit 53 Sitzen komfortabel auf Linien, Ausflügen und Kurzreisen unterwegs sein kann. Wir starten unsere Testfahrt im Kreis Ahrweiler zur Verbrauchsmessung auf der Überlandlinie, die auch einige kräftige Steigungen beinhaltet. Als Antrieb hat der Test-Regio eine Kombination aus dem 360 PS starken

MAN Reihensechszylinder (10,5 l, EEV) und dem neuen Getriebeautomaten ZF Eco-

life im Heck. Auf der 48 km langen Strecke mit 34 Haltestellen, Türöffnen inklusive,



MAN Lion's Regio C (13 m)

Gelifteter Löwe überzeugt im Praxistest

MAN hat seinen Doppelverdiener Lion's Regio überarbeitet. BUSMAGAZIN nimmt die mittlere Version der in drei Längen angebotenen Baureihe unter die Lupe – mit EEV-Motor und ZF-Getriebeautomat.



▲ Der Regio besitzt zum Teil identische Stilelemente wie die MAN-Reisebusse, wogegen die tiefen Seitenscheiben den Linienbus betonen

erzielen wir bei durchschnittlich 37 km/h einen Verbrauch von \varnothing 39,1 l Diesel. Auf der Autobahn zwischen Bad Neuenahr und Kaisersesch (A 61/A48) kommen wir über 131 km auf einen Schnitt von 28,2 l Diesel. Verbrauchsfreundlich zeigt sich unsere Regio auch zum Abschluss des Tages, inklusive Rundfahrt durch die Region mit Fotostopps: Über 297 km errechnen wir \varnothing 32,6 l bei einem Durchschnittstempo von 54,7 km/h.

Insgesamt also ein verhältnismäßig wirtschaftlicher Verbrauch, der auch belegt, dass der ZF Wandlerautomat unter kontinuierlicher Berücksichtigung von Topografie und Leistungsbedarf

seinen Job prima erfüllt: Kräftig drehend an Steigungen, im Eco-Modus auf ebener Strecke. Dabei fahren wir überwiegend die optimalen Drehzahlen zwischen 1 000 und 1 400 min^{-1} . Bei 100 km/h (1 450 min^{-1}) leicht darüber, am Berg oder beim Runterschalten auch mal kräftig darüber (1 800 min^{-1}), wenn es sein muss. Denn schließlich sind wir mit 18,3 t praktisch schon überladen.

MAN hat es gut gemeint und bei der Vorbereitung so viele Wassertanks und Sandsäcke an Bord installiert, dass der Testbus vollgetankt mit Fahrer auf genau 18 t GG kommt – wie beim Reisebus.

Dagegen lautet unsere Vorgabe für Überlandbusse 71 kg je Sitzplatz. So wären wir bei einem Leergewicht von 12,9 t noch 1,5 t leichter unterwegs gewesen.

Wie auch immer, als Doppelverdiener mit entsprechender Achsübersetzung und Wandlerautomat präsentiert sich der 13-m-Regio gut. Das gilt für den Verbrauch gleichermaßen wie für den agilen

Antrieb und die weichen Schaltvorgänge. Ebenso gut funktionieren die elektronisch gesteuerten Bremsen, die mit dem – leider aufreispflichtigen – ESP best mögliche Sicherheit bieten. Allerdings dürfte der integrierte Primärretarder etwas kräftiger zupacken. Hier scheinen sich die niedrigen Drehzahlen auszuwirken, die der Ecolife-Automat kraftstoffsparend umsetzt, wann immer es möglich ist.

Als Fahrer sitzt man in einem Cockpit, das dem Charakter des Doppelverdieners entspricht. Die eigentliche Armaturentafel ist mit der MAN-eigenen Lösung iden-

tisch, wie sie im Stadtbus alternativ zu den VDV-Armaturen

angeboten wird. Drumherum befindet sich die Paneele mit Einbauten wie (rechts) dem direkt unter der Armaturentafel angeordneten digitalen Tachograf, dem Display für die Außenkameras und dem Radio. Linkerhand sitzen Klimasteuerung und weitere Funktionstasten. Immer noch winzig klein: Das leuchtende Haltewunschsignal im Zentraldisplay. Neben der Getränkehalterung gibt es noch eine klappbare Box unterhalb des Fahrerfensters. Sehr gut ist die Sicht nach außen, auch über die Spiegel. Genug Platz bietet der Beifahrersitz, wobei die Füße recht eng stehen müssen. Die große Kühlbox wird einem komplett besetzten Bus mit einer Runde Erfrischungsgetränken gerecht.

Die Fahrgeräusche entsprechen einem guten Reisebus mit vorne \varnothing 63 dBA (bei 100 km/h), im Fahrgastraum \varnothing 62 dBA und im Heck nur 64 dBA (unter Last). Nur direkt gegenüber Tür 2 und dem Wechselpodest waren es 68 dBA. Die gemessenen

Die Fahrgeräusche sind nicht lauter als in einem guten Reisebus



BERLIN TATTOO

Max-Schmeling-Halle

Musikkorps, Massed Pipes and Drums, Chöre, Tänzer und Solisten der Spitzenklasse aus aller Welt präsentieren grandiose Choreographien. Vor einer beeindruckenden Nachbildung des Brandenburger Tors wird ein gigantisches Musikfest zelebriert: Emotional, geschichtsträchtig, völkerverbindend und unvergleichbar wird das Berlin Tattoo 2011.

Sa, 5.11. + So, 6.11.2011 15.00 Uhr
Max-Schmeling-Halle Berlin

Ihre Vorteile bei uns

- ✓ Rabatte für Wiederverkäufer
- ✓ Kartenoptionierung
- ✓ Werbekostenzuschuss
- ✓ Kostenlose Werbemittel

Reservierungen :
☎ 0441-20509190
Herr Wendler und
Frau Großmann.

Veranstalter:
Musikparade GmbH,
Oldenburg

www.berlintattoo2011.de

Werte sprechen für eine sehr gründliche Geräuschisolierung. Einziger Störfaktor: Das gelegentliche Knacken

in der Konvektorenheizung. Das Geräusch entsteht, wenn unterschiedliche Metalle beim Aufheizen oder Abkühlen

MAN Lion's Regio C Technische Daten

Motor

MAN D2066 LUH, mittig liegend eingebauter Sechszylinder-Reihenmotor, Turbolader, Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, Abgasstandard EEV, geschlossener CRT-Partikelfilter

Hubraum: 10 518 cm³

Nennleistung: 265 kW/360 PS bei 1 900 min⁻¹

Max. Drehmoment: 1 800 Nm bei 1 000 bis 1 400 min⁻¹

Kraftübertragung

Getriebe: Wandlerautomat ZF 6 AP 2000 Ecolife

Übersetzungen: 3,36/1,91/1,41/1,0/0,72/0,62 (R: 4,24)

Achsübersetzung: i = 4,625

Fahrwerk

Vorderachse: MAN VOS-08-801, Mehrlenkerachse mit Einzelradaufhängung und Stabilisator

Antriebsachse: Starre Hypoidachse MAN HY-1336-B

Federung: VA/HA 2/4 Luftbälge, 2/4 Stoßdämpfer, ECAS-Luftfederanlage mit Niveauregulierung

Lenkung: ZF-Servocom 8098, variabel übersetzt

(i = 22,2 bis 26,2)

Bereifung: 295/80 R 22,5 auf Felgen 8,25 x 22,5

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch (EBS) geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Belagausgleich, Scheiben rundum, Federspeicher-Feststellbremse, Haltestellenbremse mit Taster und Lösen über Fahrpedal, ABS, ASR, ESP, Bremsassistent, der Fußbremse vorgeschalteter ZF-Intarder (alternativ über Lenkstockhebel steuerbar)

Karosserie/Aufbau

Selbsttragender Aufbau mit Bodenrahmen, Karosseriemodule aus Stahlblech/GfK, Überrollfestigkeit nach ECE R 66, Ausstattung mit Schulbuszulassung

Heizung/Klima/Lüftung

Elektronisch geregelte Aufdach-Klimaanlage (33/36 kW Kälte-/Heizleistung), Lufteintritt über Schlitze zu den Seitenfenstern sowie verstellbaren Düsen, Konvektorenheizung (12,6 kW) im Fahrgastraum, Einstiegsheizer an Tür 1, Umluftgebläse an Tür 2, zwei elektrische betätigte Dachlüfter im Heck. Separate Fahrerplatzheizung (16 kW), Spheros-Standheizung (35 kW)

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 13 010/2 550/3 400 mm

Radstand: 6 880 mm

Überhang vorne/hinten: 2 780/3 550 mm

Böschungswinkel v/h: 8°

Bodenhöhe Mittelgang: 860 mm

Einstieg 1. Stufe v/h: 350/350 mm

Stehhöhe: 2 210 mm

Wendekreis: 22 888 mm

Leergewicht/Testgewicht: 12 850 kg/18 300 kg

Zul. Gesamtgewicht: 18 000 kg

Tankvolumen: 300 l

Kofferraum: 6,8 m³ (mit WC 6 m³)

Bestuhlung: 53 (3*) +1+1

Stehplätze: 23

Preis

Testbus: 270 000 € (ohne Lift ca. 255 000 €)



▲ Alles drin, alles dran: Das Regio Cockpit mit den klassischen MAN-Linienbusarmaturen der Münchner

miteinander „arbeiten“ – ein Problem, das auch in MAN-Reisebussen schon aufgetaucht ist.

Die erfreulich niedrigen Einstiegsstufen führen auf den nachempfundenen Schiffsboden „Harmonia ship

Nature“, der den Mittelgang optisch aufwertet. Ausreichenden Komfort auch für Wochenendtouren verspricht die Avance-Bestuhlung „Slim“ (Kiel) mit verstellbaren Rückenlehnen und klappbaren Armlehnen. Über



▲ Leicht und dennoch relativ komfortabel ist die Avance-Bestuhlung von Kiel. Der Fahrgastraum wirkt licht, die grünen Farbtupfer der Polster lockern das Gesamtbild auf

Fotos: Gögler, MAN

den Köpfen befindet sich die beidseitig durchgehende Ablage fürs Handgepäck, auf der Unterseite mit gängigen Servicesets.

Eine sehr praktikable Sonderausstattung – hiermit lassen sich alternative Aufträge an Bord holen – ist der Rollstuhllift im Einstieg 2. Elektrisch ausfahrbar, verschwindet er bei Nichtgebrauch völlig im Einstieg bzw. in seiner Kassette im Kofferraum. Für das Gepäck ist übrigens, bezogen auf diese Kategorie Bus mit nur 860 mm hohem Boden – erstaunlich viel Patz vorhanden (6,8 m³).

Der abschließende Rundgang zeigt, dass MAN Anregungen für die Wartung durch Fahrer oder Service praxisgerecht umgesetzt hat. So lässt sich die neue Bugpartie nun komplett aufklappen, als Ganzes

oder in drei Teilen. Lampen und Reserverad sind somit schnell zugänglich. Hinter der Serviceklappe unter dem Fahrerfenster ist die Entriegelung für den Bug durch einen großen Hebel sauber untergebracht. Ebenso ordentlich sind Elektrik, Kühlung und schließlich der Motor zugänglich. Hier fällt die Detektorleitung für die Warnanlage im Falle eines Motorbrandes auf. Sämtliche Lichter für Markierung und Position sind übrigens in langlebiger LED-Technik ausgeführt.

Unser Fazit: Mit vollwertigem Reisebusfahrwerk (Einzelradaufhängung vorn), EBS und ESP zeigt sich der Lion's Regio in jeder Hinsicht komfortabel. Dazu passt die schwungvolle Linienführung. Für den Betreiber zählt die Nutzung als Doppelverdiener. Hier zeigt sich



▲ In drei Teilen oder als Ganzes zu öffnen: die neu gestaltete Bugverkleidung des Regio

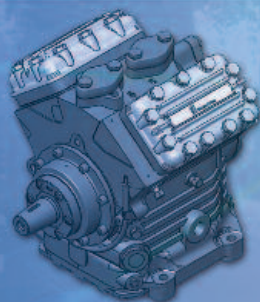
der MAN-Bus flexibel, auch hinsichtlich der möglichen Ausstattung. Von Bedeutung ist beim getesteten Zweiachsler auch das relativ geringe Leergewicht. Während des Tests überzeugte der voll ausgelastete Bus durch ausgewogenes Fahrverhalten. Die harmonisch arbeitende ZF-Wandlerrautomatik unterstreicht den guten Eindruck: Komfortabel für die Linie, noch ausreichend wirtschaftlich für Toureneinsätze. Wenn

die Rostschutzmaßnahmen halten, was der Hersteller verspricht, wird sich der Regio künftig im Umfeld der Konkurrenz stärker behaupten können. Die Baureihe ist als Zweiachsler in den Längen von 12,26 m (49 bis 55 Sitze) und 13 m (53 bis 59 Sitze) verfügbar, als Dreiachsler Regio L mit 13,90 m (57 bis 61 Sitze). Eine offiziell nicht bestätigte Version mit 100 mm hohem Boden soll in Planung sein.

Jürgen Görgler ■

NEUER VERDICHTER VOM OEM

Ohne Leistungsregelung und Ventile



SONDERAKTION:
Bock* FXK40
1.049,- EUR

SERVICE-KIT optional

Ventil-Kit



SERVICE-KIT optional

Leistungsregelungs-Kit



EBERSPÄCHER SÜTRAK | BUS AC SYSTEMS

SONDERAKTION: NEUER VERDICHTER ZUM AUSTAUSCH-PREIS

- Ein Verdichter für alle Bus-Klimaanlagen
- 3 Jahre Garantie (bei Einbau in einer von uns autorisierten Fachwerkstatt)

*Verfügbar in 3 Varianten: FXK40/470K, FXK 560K, FXK 655K.
Alle Preise frei Haus zzgl. Mwst. Das Angebot ist gültig bis zum 30.06.2011.

Bitte senden Sie Bestellungen an: info@oes-line.eu



Omnibus Elektronik & Service GmbH
Drahtzieherweg 5, 47877 Willich
Phone 02154 9114-14, Fax 02154 9114-15
www.oes-line.eu

DRIVING THE MOBILITY OF TOMORROW

www.eberspaecher.com

 **Eberspächer**