

Auch Weltkonzerne wie MAN leisten sich zuweilen kleinere Blößen in Form von Lücken im Modellprogramm. Im jahrelang schwer gebeutelten und erst seit rund fünf Jahren in ruhigen Fahrwassern angelandeten Busbereich standen z. B. Nischenprodukte wie Clubbusse oder lange Zweiachser nicht gerade im Fokus der Strategen und Entwickler. Clubbusse unter 12 m sind immer noch eine Fehlanzeige, aber die zweite Lücke, die mit dem Aufkommen der innerdeutschen und dann zunehmend europäischen Fernlinien ab 2013 immer schmerzlicher bewusst wurde, haben die Münchener aus Techniksicht zum idealen Zeitpunkt endlich geschlossen. Für die Erfüllung der verschärften Umsturzrichtlinie ECE R66.02 musste das Gerippe sowieso massiv geändert werden, um eine um 50 % verbesserte Steifigkeit zu erreichen. Zudem machte es die neue Zulassungsmöglichkeit mit bis zu 19,5 t möglich, die Gewichtsverteilung des Busses neu anzupassen, und so alle Möglichkeiten voll auszunutzen.

Zwar kann man bemängeln, dass es nach rund 15 Jahren Bauzeit durchaus Zeit gewesen wäre für eine komplette Neukonstruktion des Reisebusses, zumal mit dem Neoplan Starliner der einzige Superhochdecker im Konzernportfolio weggefallen ist. Aber was MAN da auf der sattsam bekannten Plattform auf die Räder gestellt und in Kortrijk 2017 erstmals der breiten Öffentlichkeit gezeigt hat, kann sich durchaus sehen lassen. Das beginnt nicht zuletzt bei der erhöhten Steifigkeit des Gerippes durch die bei Neoplan zuerst verwendete, patentierte „Rohr-



MAN Lion's Coach

Die Gnade der späten Geburt

in-Rohr-Versteifung“, sondern auch mit einer Abspeckkur, die das daraus resultierende Mehrgewicht um 80 kg überkompensiert. Das neue, „Smart Edge“ getaufte Design ist ein Quantensprung weg vom rundlichen Pausbacken-Allerlei. Für manchen Betrachter vielleicht sogar schon ein zu progressiver.

Smart-Edge-Design ist für MAN ein Quantensprung

Es bleibt abzuwarten, wie oft man zum Beispiel die innovativ schwarz lackierte, um 15 kg erleichterte Motorraumklappe in freier Wildbahn antreffen wird. Ein erster Flixbus wurde bereits ohne dieses neue

Design-Gimmick gesichtet. Löblich ist es von Konzernmutter MAN allemal, dem Reisebus – ganz entgegen der bisherigen Branchen-Usancen – schon ein Jahr vor dem neuem Lkw die eleganten LED-Scheinwerfer zu spendieren. Diese dürften nicht nur optisch schnell markenprägend werden, sondern auch für verbesserte Sicht sorgen. Deren grafische Verlängerung in die Seiten hinein á la Zorromaske ist sicher Geschmackssache, aber Teil der neuen, angriffslustigen Dynamik, die sich im modernisierten „Blade“ der B-Säule fortsetzt. Auf Angriff haben die Bayern endlich auch in Sachen langer Zweiachser umgestellt.

Im Segment der langen Zweiachser tritt MAN nun gleich mit zwei Fahrzeugen an – schließlich ist der Neoplan Tourliner immer noch ein direktes Derivat,



↗ Bis zu 14,3 m³ Ladevolumen stehen maximal zur Verfügung



MAN bietet seinen Reisebus Lion's Coach zwar schon lange an, aber erst mit der in Kortrijk gezeigten, neuen Generation gibt es einen 13-m-Zweiachser. Wir fahren den Neuling und seinen bekannten 12-m-Bruder auf Mallorca.

Fotos: Olaf Forster

auch wenn dessen Überarbeitung ein Jahr früher vorgestellt wurde und er fast zum identischen Preis wie der MAN verkauft wird. Trotzdem betont man bei MAN die deutliche Höherpositionierung des Neoplan-Zwilling. Durch die Zulassung mit 19,5 t schafft es der verlängerte Zweiachser, sein Potenzial auszuschöpfen und bis zu sechs Sitzplätze mehr als die

12-m-Variante vorzuhalten (maximal sind es 59). Erstmals kann bei

MAN die Toilette mit einem Doppelsitz überbaut werden. Um weitere Vorteile in der Gewichtsverteilung zu nutzen, wird nur in dieser Version der optionale Hublift mit einer zusätzlichen Schlagtür nicht hinten, sondern über der Vorderachse verbaut. Schließlich eignet

Der lange Zweiachser nutzt seine Möglichkeiten maximal aus

sich der Wagen gut als Fernlinienbus. Die MAN eigene Vorderachse kann stolze 8 t schultern. Allerdings bedarf es wegen der erhöhten Traglast 315er-Reifen, was nicht jedem Unternehmer gefallen dürfte. Hinten wird immer die neue HY-1350-Achse in der laufruhigen Busvariante verbaut, gerne mit der längsten Übersetzung von 2,73.

So wird das Drehzahlniveau um 13 % gegenüber der alten 3,08er-Achse gesenkt, was aktiv Kraft-

stoff spart. Nicht sparen muss der Lion's Coach C dagegen beim Ladevolumen. Zwischen 11,7 und 14,3 m³ (inkl. Gepäckablage) passen in den langen Radstand von rund 7 m. Das sind zwei mehr als beim kleinen Bruder oder dem kurzen Dreiachser und immer noch rund einer

↪ Macht eine gute Figur: Der MAN Lion's Coach an den Gestaden des Mittelmeers

mehr als beim langen Dreiachser. Das bedeutet für die maximal 59 Fahrgäste beachtliche 200 bis zu 242 l Stauraum. Leider hat es MAN genauso wie beim Tourliner versäumt, den Staufächern über den Achsen Klappen zu spendieren. Sie sind hinten immer noch nur von innen zugänglich und so eigentlich kaum nutzbar. Ebenfalls ein Wermutstropfen: Leider hat MAN dem neuen Modell keine eigene Bezeichnung gegönnt, daher kann er mit dem 13,26 m langen Dreiachser verwechselt werden. Im Innenraum haben die Münchener wiederum vieles richtig gemacht. Eine neue Innen-



↪ MAN spendiert seinem neuen Reisewagen elegante LED-Scheinwerfer

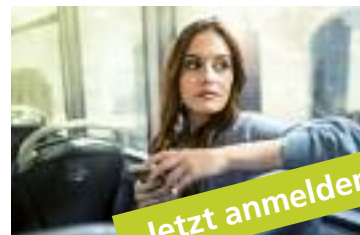
barem Ablagenabschluss, neue Farben und Polster sowie ein überarbeitetes Cockpit empfangen Fahrer und Fahrgast. Nettes Gimmick analog Neoplan:

Bei den Einstiegen verrät eine beleuchtete Plakette an der Ablage, in welchem Modell

Cockpit und Innenraum wurden moderat überarbeitet

decke mit indirekter LED-Beleuchtung, besser greif-

BUS2BUS
Fachmesse und Kongress



Jetzt anmelden!

**NÄCHSTER STOP:
ZUKUNFT**

**19.–21. MÄRZ 2019
MESSEGELÄNDE BERLIN**

bus2bus.berlin





MAN Lion's Coach/Lion's Coach C Technische Daten

Typ	Lion's Coach	Lion's Coach C (Zweiachser)
Motor	MAN D26 LOH Euro 6C	MAN D26 LOH Euro 6C
Hubraum/Zylinder	12,4/6	12,4/6
Leistung	309 kW (420 PS), 338 kW (460 PS)	309 kW (420 PS), 338 kW (460 PS)
max. Drehmoment	2 100/2 300 Nm	2 100/2 300 Nm
Getriebe/Gangzahl	Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe MAN Tip-Matic mit EasyStart Anfahrhilfe, Zwangsneutralschaltung; Hochschaltunterstützung durch EVBec; Idle Speed Driving; Speed Shifting (Gang 10-12); (SA: Efficient-Cruise mit EcoRoll)	
Bremsen/Sicherheitssysteme	Scheiben rundum mit EBS, ABS, ASR, ESP, BA, ZF Intarder 3, MSC, S: EBA, LGS, SA: ACC, LED-Scheinwerfer, Attention Guard	
Länge	12 101 mm	13 091 mm
Breite	2 550 mm	2 550 mm
Höhe	3 870 mm	3 870 mm
Radstand	6 060 mm	7 050 mm
Überhang vo./hi.	2 736/3 305 mm	2 736/3 305 mm
Fußbodenhöhe Mittelg.	1 494 mm	1 494 mm
Stehhöhe im Mittelgang	2 000 mm	2 000 mm
Wendekreis	20 880 mm	23 400 mm
Leergewicht ¹⁾ /zGG ²⁾	13 300 kg/bis zu 19 500 kg	13 960 kg/bis zu 19 500 kg
Tankvolumen Diesel/AdBlue	400 l/35 l	525 l/35 l
Sitzplätze (Serie/max.)	44/53+1+1 (****/max.)	48/59+1+1 (****/max.)
Kofferraum-Volumen	11,7/9,7 m ³ (max./mit WC + Schlafkabine)	14,3/11,7 m ³ (max./mit WC + Schlafkabine)
Preis	267 000 €	277 000 €

Der Innenraumboden ist durchgängig eben konzipiert (l.). Das Cockpit wurde nur im Detail überarbeitet

man sich gerade befindet. Ob die grüne Farbe, analog der Nachtbeleuchtung in den Ablagenstützen, hier die attraktivste Wahl ist, sei dahingestellt. Definitiv die richtige ist das neue, etwas größere Farb-Display im Cockpit. Zwar ist das Anzeigefeld immer noch deutlich weniger auskunftsfreudig als etwa Daimlers Stacks-&-Cards-Menü, aber auch etwas intuitiver zu navigieren. Die generelle Verteilung von Schaltern und Bedienelementen ist vor allem unterhalb des Fahrerfensters mit unsichtbaren Heizdrähten neu sortiert worden und weitgehend optimal zu nennen. Bis auf den Warnblinker, der sich hinter dem Lenkrad versteckt. Für den Begleiter, der weitgehend kommod untergebracht ist, fehlt derweil eine praktikable Ablage für Laptop und Co. bei



460 PS und 2 300 Newtonmeter stellt der D26-Motor im 13-m-Modell bereit

¹⁾ Testwagen, individuell ausstattungsabhängig. ²⁾ Marktabhängig.

geschlossener Kühlschrankklappe und ein optionaler Doppelsitz. Die eigentliche Überraschung aber zeigt sich beim Fahren des neuen Münchener Löwen und das in beiden Zweiachser-Varianten. Zwar ist der lange C nicht ganz so agil wie sein kurzer Bruder, schließlich besitzt er mit 23,4 m den größten Wendekreis in der Löwenfamilie. Mallorquinesische Bergstraßen verbieten sich also weitgehend von selbst, auf zivilen Straßen fällt das Handicap dagegen kaum ins Gewicht. Der Wagen überzeugt durch stoischen Geradeauslauf und hohe Laufruhe. Insgesamt wirkt er aber auch mit dem auf 460 PS und 2 300 Newtonmeter erstarkten D26-Motor (mit Euro 6c sind die kleinen D20-Varianten weggefallen) etwas träger als sein 12-m-Pendant mit dem Einstiegsmotor mit 420 PS. Beide Maschinen bieten ihr maximales Drehmoment bereits unter 1 000 Touren feil, was dem Durchzug gut bekommt. Bei Reisegeschwindigkeit drehen die Sechszylinder moderate 1 200 Touren. Dabei befließen sie sich guter Manieren, was die Lautstärke betrifft. Die ZF-12-Gang-Box ist eine alte Bekannte mit neuen Fähigkeiten, die auf moderne Namen wie „Speed Shifting“, „Idle-Speed-Driving“ oder „Hochschaltunterstützung mit EVBec“ hören. Letzteres bezeichnet die elektronisch gesteuerte Motorbremse, die wieder in den Bus Einzug gehalten hat. Das Gute an den Fähigkeiten: Man bemerkt sie kaum, sie funktionieren einfach. Mit „Idle-Speed-Driving“ kann sogar eine rudimentäre Art „Stop&Go-Funktion“ für den Stau realisiert werden (langsames

Rollen ohne Gas und automatisches Herunterschalten), die es nicht in den radargesteuerten ACC integriert gibt. Der wiederum wird vom prädiktiven Tempomaten „Efficient-Cruise“ (2 550 € Aufpreis) ergänzt, der in der Regel 3 bis 5 % Diesel einsparen kann und sich somit relativ schnell amortisieren sollte. Mitbestellen sollte der Käufer auf jeden Fall auch den Müdigkeitsassistenten „Attention Guard“, der für 950 Euro hervorragend funktioniert und mit optischer, akustischer und haptischer Warnung aufwartet, sobald der Fahrer müde oder über Gebühr abgelenkt sein sollte. Die größte Überraschung erfährt der Fahrer jedoch in dem Moment, wenn die ersten horizontalen Unwägbarkeiten in der Fahrbahn auftauchen. Die im Lion's Coach jetzt serienmäßigen, manuell adaptiven PVC-Dämpfer tun ihre Arbeit exzellent. Auch wenn sie nicht elektronisch verstellbar sind wie das CDS bei Neoplan. Meidet der Fahrer normalerweise die quer über die

Schon der kleine D26-Motor macht richtig Spaß



Meinung Gut gelungen

„Manchmal lohnt es sich also durchaus, den Dingen Zeit zum Reifen zu geben“, meint mein Kollege Olaf Forster und dem schließe ich mich gerne an. Der neue MAN Lion's Coach kann sich durchweg sehen lassen – auch in Bezug auf seine Straßentauglichkeit. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung oder wie es sich eher für einen Löwen gebührt: ein ordentlicher Sprung voran. Auch optisch haben die Designer den auf mich bisher eher bieder wirkenden Reisewagen endlich aufgewertet – und zwar erheblich. Schmuck und modern kommt dieser MAN daher. Mit „Speed Shifting“ oder „Idle-Speed-Driving“ hat er zudem technische Features spendiert bekommen, die das Fahren eine Ecke angenehmer gestalten. Und – noch mal Olaf Forster – „Man bemerkt sie kaum, sie funktionieren einfach“. Und so soll es ja auch sein. Sicher, in Sachen Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme hätte ich mir einiges mehr gewünscht als „bloß“ einen optionalen „Attention Guard“. In diesem Punkt ist der Lion's Coach kein Vorreiter, da wäre mehr möglich gewesen. Trotzdem, schön, dass der Neue nun endlich auf der Straße ist und ich bin mir sicher, dieser Löwe wird seinen Weg erfolgreich gehen.

DS

Straße planierten Geschwindigkeitsrampen, so ertappt er sich in diesem Bus dabei, sich die nächste Welle regelrecht herbeizuwünschen. Einmal lautlos über den Hügel hinweggerollt, passiert in Folge: nichts! Kein Nicken des Vorderwagens, kein Aufschaukeln. Kurven werden neutral und stabil durchgeilt, die im kurzen Wagen nochmals leichtgängigere und sehr präzise Lenkung trägt ihr Eigenes dazu bei. Beim langen Wagen fordern das

höhere Gewicht und die breiteren Reifen einen Tribut. Der 12-m-Bus darf in Sachen Fahrbarkeit mittlerweile auf einer Stufe mit dem bisher im gleichen Haus als Benchmark geltenden Neoplan Cityliner gesehen werden. Manchmal lohnt es sich also durchaus, den Dingen Zeit zum Reifen zu geben. Diese beiden MAN-Modelle stellen die Regel zumindest klar unter Beweis.

Olaf Forster ■



Das neue, „Smart Edge“ getaufte Design ist ein Quantensprung