

Der Lion's Coach zählt zweifelsohne zu den langjährigen Wegbegleitern, wenn man sich in der Busbranche bewegt. 1996 zur IAA präsentiert, hat der in Ankara gebaute Reisebus sein höher eingestuftes deutsches Schwestermodell Lion's Star vom Start weg stehen lassen. Dies lag sicherlich am günstigeren Preis, jedoch ganz bestimmt auch am flotteren Design; denn anders als beim Wettbewerber Mercedes-Benz mit der Baureihe Turismo wirkte der Lion's Coach damals erheblich schicker als das eigentliche Topmodell. Im Testbericht von **BUSMAGAZIN** war 1997 über den neuen MAN-Bus Folgendes zu lesen: „Die pfiffige Optik ist ein weiterer Beitrag internationaler Zusammenarbeit, denn bei

MAN Lion's Coach Reif & sexy

Die Baureihe Lion's Coach gehört zu den Klassikern unter den Reisebussen. Ursprünglich als günstigere Alternative zum höherwertigen Schwestermodell Lion's Star gedacht, hat sich der „Coach“ längst zum Erfolgsmodell der Marke MAN entwickelt. Das beweist auch die aktuelle Version als Zweiachser in Vier-Sterne-Ausführung in unserem Praxistest.

der Karosserie waren die Designer von Obradors am Werk“. 2001/2002 gab es dann einen grundlegenden Modellwechsel auf gemein-

samer moderner Basis, wonach sich der „Star“ optisch durch sein „Käppi“ (die halbrund in die Frontscheibe

gezogene Dachspitze) und in der Ausstattungsvielfalt vom „Coach“ unterschied.

In den Jahren nach der 2001 erfolgten Eingliederung des ehemaligen Wettbewerbers Neoplan wurde das Gesamtprogramm sukzessive neu geordnet und der Lion's Star, der als Dreiaxser noch zum „Coach of the Year 2004“ gewählt worden war, endgültig eingestellt. Neoplan steht seither für die Premium-Produkte, während sich MAN strategisch auf die preisgünstigeren Alternativen konzentriert. Dazu zählt die in drei Längen verfügbare Baureihe Lion's Coach und ergänzend als klassischer Doppelverdiener der Regionliner mit 860 mm hohem Boden. Klare Linien,



▲ Der MAN Lion's Coach als Zweiaxser in „Team Edition“: Zur Ausstattung gehören gewichtssparende Alufelgen und silberne Applikationen der Karosserie. Sie fallen besonders am halbrunden Bogen auf, der die seitliche Fensterfront mit der Vordertür verbindet

glatte Flächen und eine markante Bugpartie, die durch einen schwungvollen Bogen zwischen A- und B-Säule aufgelockert wird, bestimmen auch heute noch das Erscheinungsbild des Lion's Coach.

Zur Testfahrt haben wir den Wagen als Zweiachser in Team-Edition angefordert. Angesichts der Probleme, die sture Entscheider im Verkehrsministerium den deutschen Busunternehmen mit dem 18-t-Limit antun, kämpft diese Kategorie Bus ständig mit den Pfunden. Daher werden auch überwiegend Dreiachser zur Fahrvorstellung bereit gehalten, was verständlich ist.

Unser Testbus wird mit einem Leergewicht von 13,32 t abgegeben. Laut StVZO sind bei Reisebussen pro Person 71 kg einschließlich 3 kg Handgepäck zu berücksichtigen.

Hinzu gerechnet werden 100 kg pro m³ Kofferraum (hier 10 m³). Damit kämen

wir mit einer Ausstattung gemäß drei Sternen (49+1+1) eben noch mit 18 t GG hin. Zumindest wenn keine Schwergewichte mitreisen und die Zuladung sich in den vorgegebenen Grenzen hält. Zudem ist eine abnehmbare Anhängerkupplung als Sonderausstattung an Bord, was bei einem Zweiachser durchaus sinnvoll ist, setzt man auf hohe Kapazitäten statt auf mehr Komfort.

Mit „unserer“ Team-Edition – die sich als Sondermodell auf die Mannschaftsbusse großer Bundesligavereine bezieht – hat MAN jedoch eine Viersterne-Ausstattung umgesetzt, die 44 Passagieren sehr gute Platzverhältnisse bietet. Somit lässt sich der relativ preisgünstige Lion's Coach durchaus als Luxusbus anbieten.



▲ **Ansprechendes Design:** Der Bogen vorne vor dem Übergang zum Fahrerplatz wiederholt sich im Heck des Lion's Coach. Der winzige Dachspoiler über dem Heckfenster soll Kraftstoff einsparen

Zur Ausstattung gehören gewichtssparende Alufelgen und silberne Applikationen der Karosserie. Sie fallen besonders am halbrunden Bogen auf, der die seitliche Fensterfront mit der Vorder-

tür verbindet. Dem reisetauglichen Komfort entsprechen die Frenzel-

Küche, das WC und der Bugkühlschrank. Zur Videoanlage gehören zwei elektrisch ausklappbare 19 Zoll-Monitore vorne und mittig im Bus. Die Bestuhlung besteht aus sehr bequemen Reisebussitzen vom Typ Kiel Avance,

mit Klappstischen, Netz und allen gängigen Verstellmöglichkeiten. Und noch eine Option ist mit an Bord und trägt zum Fahrkomfort bei: Ein Zweimassen-Schwungrad, das Schwingungen im Bereich des Antriebs mindern soll. In unserem Testbus erfüllt es diesen Zweck übrigens voll und ganz, wobei der Coach überhaupt durch seine Laufruhe beeindruckt.

Das Cockpit wurde zur IAA 2010 mit modifizierter Armaturentafel präsentiert. Die Anordnung von Schaltern und Tasten ist stimmig.

Rundinstrumente informieren mit klassischen Analoganzeigen über Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Temperatur, Luftdruck und Tankinhalt. Mitten drin sitzt das in seiner Funktion einfach gehaltene Zentraldisplay. Darüber befindet sich eine neue Anzeige, die mit aktuellen Verbrauchswerten zu wirtschaftlichem

Fahren animieren soll. Links neben dem Zentral-

display ist – gut erreichbar – der digitale Tachograf platziert; rechts vom Lenkrad sind Klimasteuerung und Multi-Media-Center einschließlich Navigationsanzeige eingelassen. Die Anzeige des Navis lässt sich zur Information der Fahrgäste auf die Bordmonitore übertragen. Setzt der Fahrer zurück, bekommt er automatisch die Bilder der Rückfahrkamera angezeigt. Mit zahlreichen Schaltern ist das Multifunktionslenkrad belegt. Hierzu sei angemerkt: Hat man sich nicht an diese Funktionen gewöhnt, kann es vorkommen, dass eine der breiten Tasten durch den Handballen versehentlich aktiviert wird. Davon abgese-



▲ **Alles drin, alles dran:** Das Cockpit des MAN-Busses ist ausreichend groß, die Armaturen sind übersichtlich angeordnet

Das Cockpit bietet selbst großen Fahrern ausreichend Platz

MAN Lion's Coach 12 m Technische Daten

Motor und Getriebe

MAN D 2676 LOH 26, wassergekühlter, stehend eingebauter Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Turboladung und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte (EDC 7) Common Rail Direkteinspritzung, Abgasstandard EEV durch Abgasrückführung (AGR) mit Zwischenkühlung und wartungsfreiem PM-KAT; Zweimassenschwungrad zur Schwingungs- und Geräuschkämpfung (Sonderausstattung);

Hubraum: 12 419 cm³

Nennleistung: 324 kW/440 PS bei 1 900 min⁻¹

Max. Drehmoment: 2 100 Nm bei 1 000 bis 1 400 min⁻¹

Getriebe: MAN TipMatic (ZF AS-Tronic), automatisiertes 12-Gang-Getriebe mit Rangiermodus und Anfahrhilfe EasyStart sowie integriertem ZF-Retarder

Übersetzungen: 1. bis 12. Gangstufe $i = 12,33 - 0,78$;

Achsübersetzung: $i = 3,08$

Fahrwerk

Vorderachse: MAN Mehrlenkerachse VOS-08-B-01, Einzelradaufhängung und Stabilisator; Antriebsachse: Starre Hypoidachse MAN Hypoidachse HY-1336-B mit vier Achsführungskern Federung: VA/HA 2/4 Luftbälge, 2/4 Stoßdämpfer, ECAS-Luftfederanlage mit Niveauregulierung

Lenkung: ZF-Hydraulenlenkung Servocom 8098, variabel übersetzt ($i = 22,2$ bis $26,2$)

Bereifung: 295/80 R 22,5 auf Aluminiumfelgen

Alcoa DuraBright

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

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

Karosserie/Aufbau

Geschweißtes Stahlgerippe aus korrosionsbeständigem Stahl mit Ringspannen, selbsttragend, Überrollbügel vorne und hinten; Erfüllung der Umsturzzrichtlinie ECE R66, Gerippeverstärkung im Heck für Skikorbhalterung, Heck-, Bug-, Wartungs- und Kühlluftklappen sowie Stoßfänger vorn aus glasfaserverstärktem Kunststoff, Brandschutzbleche zwischen Fahrgastraum und Antriebs-einheit, Brandmelder (thermisch) im Motorraum/Zusatzheizung (Serie), Rauchmelder auf der Toilette, im Kofferraum sowie im Bereich von Hauptschalttafel und Fahrerliege (Serie nur Toilette/Kofferraum)

Heizung/Klima/Lüftung:

Elektronisch geregelte Aufdach-Klimaanlage für den Fahrgastraum, max. Kälteleistung 33 kW, Heizleistung 36 kW, Luftzufuhr über Schlitze längs der Gepäckablagen zum Mittelgang sowie Düsen in den Servicesets; zwei elektrisch betriebene Dachluken, Entlüftung durch Unterdruck über Einstieg 1 und Fenster; Frontbox für den Fahrerarbeitsplatz mit 21,7 kW Heiz- und 5 kW Kälteleistung, Cockpit mit separater Regelung

Maße/Gewichte:

Länge/Breite/Höhe: 12 000/2 550/3 812 mm

Radstand: 6 060 mm

Überhang vorne/hinten: 2 680/3 260 mm

Böschungswinkel v/h: 9/8°

Bodenhöhe Mittelgang: 1 479 mm

Einstieg 1. Stufe v/h: 350/350

Stehhöhe: 1 950 mm

Wendekreis: 20 610 mm

Leergewicht/Testgewicht: 13 320 kg/ ca. 13 700 kg

Zul. GG: 18 000 kg

Tankvolumen: 400 l

Kofferraum: 10 m³ (inkl. Fahrerkabine)

Bestuhlung: 12/10 Reihen mit 44 Sitzplätzen (4*) +1+1

Preis

Testbus: 245 000 €



▲ Gut im Bild: Zwei große Monitore für die Multimedia-Ausstattung

hen, ist die Lenkrad-Tastatur eine feine Sache und sehr hilfreich beispielsweise beim Telefonieren oder zur Steuerung des Tempomaten. Das Cockpit mit Isri-Sitz bietet selbst großen Personen ausreichend Platz. Gut sind auch die Sichtverhältnisse über die Spiegel. Im elektrisch ausfahrbaren Sonnenrollo befindet sich übrigens ein Sichtfenster, so dass der Blick in den rechten Außenspiegel erhalten bleibt. Schön, dass das Rollo selber über einen Scherenmechanismus gehalten wird und somit keine störenden Führungsstangen vorhanden sind, die zumeist auch noch klappern. Serienmäßig wird der Zweiaxser mit dem 400 PS starken MAN Reihensechszylinder D 2676 LOH 26 und manueller Schaltung angetrieben.

Bei unserem Testwagen ist

es die stärkere Version mit 440 PS und automatisierter TipMatic (AS-Tronic). Die relativ lange Achsübersetzung von $i = 3,08$ (anstelle 3,36) trägt gleichermaßen zu Laufruhe und günstigen Verbrauchswerten bei. Damit lässt sich der Coach ausgesprochen agil bewegen – unbeeindruckt von den kräftigen Steigungen, die wir auf unserer Tour längs der Mosel und über Cochem hinauf zum Nürburgring bewältigen müssen.

Die TipMatic zeigt mit stets passender Gangstufe und sauberen Schaltvorgängen, dass sie über die Jahre ausge-reift ist und im Zusammen-

spiel zwischen MAN und ZF praxisgerecht programmiert wurde. Die mögliche manuelle Gangwahl nutzen wir nicht ein einziges Mal, weil dies schlicht nicht nötig ist. Zügige Kurvenfahrten absolviert der Zweiaxser ohne zu mucken; Bodenwellen dagegen quittiert er mit spürbarem Nicken. Insgesamt jedoch ist er harmonisch abgestimmt, wie sich später auch während eines Abstechers über die A 61 bei Tempo 100 zeigt.

Weitgehend aktuell ist der Lion's Coach hinsichtlich seiner Sicherheitsausstattung. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist ebenso wie der Bremsassistent (BA) serienmäßig an Bord. Während ESP durch gezieltes Bremsen einzelner Räder gegensteuert, wenn der Bus Gefahr läuft, aus der Spur zu geraten, greift der

BA bei einer Notbremsung ein und baut in Sekundenbruchteilen den bestmöglichen Bremsdruck auf. Zudem verfügt der Testbus



▲ Sehr schön: Sichtfenster im durchgehenden Sonnenrollo sorgen für freie Sicht auf den rechten Außenspiegel



▲ **Komfortabel und vielfach verstellbar: Avance-Sitze von Kiel**

über MSC („Maximum Speed Control“), um das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit zu vermeiden. Hilfreich ist zudem die Bremsomat-Funktion, die uns während unserer Tour in der Eifel überzeugt. Aktiviert man sie, reicht bergab ein kurzer Druck auf das Bremspedal, und die gerade aktuelle Geschwindigkeit wird als Limit mittels Motorbremse und Retarder eingehalten – bis zum nächsten Gasgeben. Insgesamt wirkt der Lion's Coach ausgereift und praxisorientiert. Wir haben jedoch auch einige kritische Anmerkungen: Die flachen Stufen im vorderen Einstieg kommen älteren Reisenden zwar sehr entgegen. Ein aus der Platznot entstandener Patzer ist jedoch die kleine Plattform, die durch die bogenförmige Stufe zum Cockpit noch enger erscheint. In diesem Zusammenhang wirkt sich

auch die über einen Dreh-schalter an den Armaturen bedienbare TipMatic vorteilhaft aus: Eine Schaltkonsole neben dem Fahrersitz würde den Durchgang zum Fahrgastraum nämlich nur noch weiter einengen. Während Heizung und Klimatisierung im Testbus ausgezeichnet arbeiten, tritt das altbekannte Knistern auf, wenn sich die Konvektoren erwärmen oder abkühlen. Dieser Effekt entsteht durch die Spannung unterschiedlicher Metalle und kommt nicht bei jedem Bus vor. Pluspunkte sammelt der Coach durch seine Wartungsfreundlichkeit. So lässt sich der Luftfilter an der Decke im Fahrgastraum relativ einfach wechseln (wie wir es als Anregung unserer Leser mitunter ausprobieren). Und auch die anderen Bereiche für Technik einschließlich der Elektrik sind durchweg gut



▲ **Einstieg 2 mit beleuchteten und ordentlich markierten Stufen, links der Zugang zur Schlafkabine**

zugänglich. Frontschürze und Scheinwerfer lassen sich zudem heraus klappen. Der Gepäckraum ist durchschnittlich groß, dazu gibt es noch mehrere kleinere Staufächer. Ein kurzer Blick unter den Bug lässt Kufen vermissen, die vor Aufsetzern wirkungsvoll schützen können. Hervorzuheben ist die Ausstattung mit mehreren Rauchmeldern und einem extra Brandschutzblech zwischen Fahrgastraum und Antrieb. Verarbeitung und Dämmung sind gut, was einmal mehr die Produktreife und die handwerkliche Qualität im türkischen MAN-Buswerk belegt. Abgesehen von Ausstattungsvarianten wird man den Lion's Coach auch künftig nehmen (müssen), wie er ist. Eine Verlängerung des Zweiaxlers auf 12,20 m Länge wie etwa beim Cityliner – für mehr



Fotos: Görgler, MAN

▲ **Praktisch gelöst: Die Toilette mit Überbau kann als Abstellfläche genutzt werden, davor ist der Abfallkorb platziert**

Platz im Bug – wird es nach Auskunft von Produktmanager Siegfried Seidel auch künftig nicht geben. MAN hatte zur Einhaltung der Abgaswerte für Euro 5 und EEV auf die Abgasrückführung statt wie der Wettbewerb auf SCR-Technologie (mit AdBlue) gesetzt. Dies erforderte u. a. mehr Bauraum für die Kühlung. Für Euro 6 müssen nun beide Systeme kombiniert werden, wobei die Nachrüstung der SCR-Technik weniger raumgreifend ist als umgekehrt. Demzufolge muss der Wettbewerb mehr ändern und fährt teilweise neue Modellgenerationen auf. Wogegen der Lions Coach, hier im Test mit günstigen 245 000 € angegeben, wie seine Geschwister weitgehend der „Alte“ bleiben wird – was ja kein Nachteil sein muss.

Jürgen Görgler ■

Iveco Irisbus gibt beim Kauf eines neuen Reise- oder Überland-Fahrzeuges über die 2-jährige Herstellergarantie hinaus weitere 2 Jahre Garantie kostenlos! *
info@irisbus.de

2+2
 Unsere Garantie Ihre Sicherheit!



* Diese Anschlussgarantie gilt für das dritte und vierte Betriebsjahr bzw. bis zu einer Laufleistung 80.000 km / Jahr also Gesamt von 320.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt. Alle Mängel in Werkstoff und Werkarbeit am werksseitigen Lieferumfang des Fahrzeuges sind damit abgedeckt. Verschleißbedingte Reparaturen sind von dieser Anschlussgarantie ausgeschlossen. Gültig bis Ende 2012.

IVECO
IRISBUS