

Richtig überrascht hat uns der neue MAN nicht – übrigens auch nicht der neue Tourismus, der große Wettbewerber. Für beide wurde es Zeit, hier wollen wir über den Lion's Coach sprechen. Der behauptet sich schon seit 15 Jahren am Markt. Weitgehend unverändert, von kleinen Facelifts und Modellpflegemaßnahmen abgesehen. Aber von November an muss die neue Umsturznorm ECE R66.02 erfüllt werden, und warum sollte man nochmal Geld in ein altes Auto stecken? Nein, ein neues Modell musste her, auch wenn MAN das Rad nicht neu erfinden wollte. Was sich bewährt, wird bewahrt – so hat man den neuen Coach entwickelt. Natürlich ist der steifer und fester, gerade die Überrollbügel an der B-Säule und im Heck werden mit einer „Rohr-in-Rohr“-Bauweise stabiler ausgeführt. Das Mehrgewicht wird



Markant schwarzes Heck: genug Platz für das Betreiber-Logo

Der neue MAN Lion's Coach zeigt Rundungen und Kanten, einfach mehr Profil. Unter der schicken Karosse steckt moderne Technik und so manches verbesserte Detail. Zur Busworld soll es einen neuen 13-m-Zweiachser geben, der auf den Fernlinienverkehr zielt.

Einfach mehr Profil

Premiere in Kortrijk: die neue Generation MAN Lion's Coach, hier in der längsten L-Ausführung



busworld
EUROPE KORTRIJK
20-25 OCT 2017

Messe-Vorschau

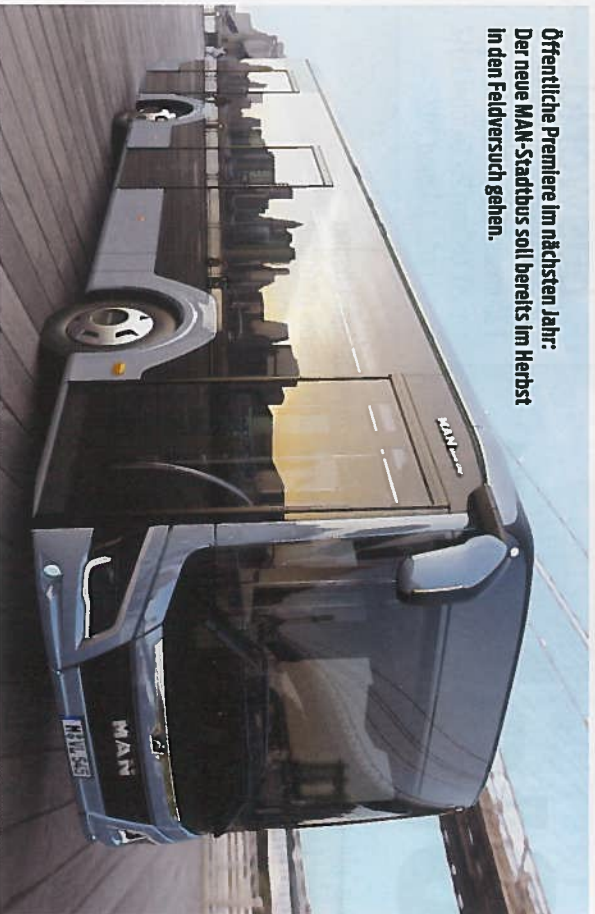


Aufgeräumt: besserer Einstieg, mehr Platz hinterm Lenkrad, jetzt ohne Schaltkonsole rechts

Schlicht, eleganter Innenraum: ebener Boden ohne Stöperfallen, indirekte Beleuchtung



Öffentliche Premiere im nächsten Jahr: Der neue MAN-Stadtbuss soll bereits im Herbst in den Feldversuch gehen.



mit einer gezielten Diät wieder eingespart, mit leichteren Werkstoffen für die Bugmaske und die Motorklappe und an verschiedenen anderen Stellen.

Stimmige Proportionen

Rein optisch wirkt der neue MAN-Reisebus harmonisch, seine Proportionen sind stimmig. Auch wenn es eine Frage des Geschmacks ist: Der Lion's Coach zeigt mehr Profil und Kante, ohne den Vorgänger alt aussehen zu lassen. Das kennt man ja im VW-Konzern: An die Nachfolger der Bestseller dürfen die Designer nur behutsam Hand anlegen. Ein paar Zentimeter mehr hat man den neuen Modellen gegönnt, im vorderen Überhang sind es 56 mm, die dem Einstieg zugutekommen. Die restlichen 45 mm hinten sind dem Heckdesign geschuldet. Es bleibt beim ebenen Innenboden und seiner Höhe, der neue Coach ist längst nicht so revolutionär, wie es sein Vorgänger war.

Aber mit dem neuen 13-m-Zweiachser, den wir bislang noch nicht zu Gesicht bekommen haben, gehen die MAN-Techniker neue Wege. Er trägt das Kürzel „C“, wie sein dreiachsiger Kollege mit 13,36 m Länge. Der Zweiachs-C ist als erstes MAN-Modell bereits konsequent für 19,5 t Gesamtgewicht konzipiert. Mit einer 8-t Vorderachse, der C rollt auf 315/80-Bereifung, die mehr Traglast bietet. Er kann ohne Gewichtsprobleme mit 55 Sitzen bestuhlt werden, MAN überbaut hier sogar die Toilette. Ebenfalls fernreisetauglich: sein Kofferraum mit 11 m³ Fassungsvermögen. Auch der etwas längere C-Dreiachsler bleibt im Programm, als längster MAN-Reisebus geht der Coach L mit 13,9 m Länge ins Rennen. Der zielt natürlich wie gehabt auf den Fernlinienverkehr, der (optionale) Rollstuhlflur sitzt über der Antriebsachse.

420 PS als Einstiegsleistung

Auch aus dem Maschinenraum gibt es Neuheiten zu vermelden. Grundsätzlich finden nur noch D26-Sechszylinder Verwendung, die gemäß der Abgasnorm Euro 6c arbeiten. Die neue Einstiegsleistung beträgt 420 PS, genug für alle Zweiachsler. Alle Motorleistungen wurden um 20 PS und rund 200 Nm geliftet, eine längere Achsübersetzung soll Kraftstoff sparen und das Geräuschniveau senken. Hier stellt sich die Frage: Ob es beim altbewährten Tipmatic-Getriebe bleibt? Oder darf es

Konvekta

Wärmepumpe 2.0

Der Konvekta-Fokus auf der Busworld 2017 liegt auf der Elektromobilität – mit der Konvekta-Wärmepumpe 2.0.

Das neue Wärmepumpensystem – mit einem thermischen Wirkungsgrad (COP) von über 4 - spart 98 Prozent des zusätzlich jährlich benötigten Kraftstoffs für die Zusatzheizung ein. Die Reichweite der Elektrobusse wird um 40 Prozent verlängert, und die Servicezeiten verkürzt sich um mehr als die Hälfte.

Bestehend aus einer Dacheinheit, den zwei neuen Konvekta-Energieträgermodulen und dem Kältemittel CO₂, ist es jetzt möglich, alle gewünschten Nebenverbraucher gleichzeitig mit heißer oder kalter Energie zu versorgen. Das heißt, dass zum Beispiel die Frontbox und die Konvektoren im Innenraum geheizt und genau zeitgleich die Batterien gekühlt werden können.

bereits das neue Traxon-Getriebe sein, das im LKW längst seinen Dienst versteht?

Auch ans Fahrwerk haben die Entwickler Hand angelegt. Neue PCV-Dämpfer sollen den Abrollkomfort verbessern und die Nickschwingungen reduzieren. Und für die Dreiachsler steht eine Vereinfachung ins Haus. Vermutlich wird die aktiv elektrohydraulisch gelenkte Nachlaufachse aus dem Cityliner als alte Adhäsionslösung ersetzt, um das Fahrverhalten nachhaltig zu verbessern.

Informationen am Rande

Mit sonstigen Neuheiten verweisen die MAN-Kommunikatoren gern aufs nächste Jahr. Dann soll endlich der neue Lion's City ins Rennen gehen. Vorerst nur mit einem neuen Universaldiesel, dem D15-

Sechszylinder mit rund 9 l Hubraum. In der Pipeline steckt bereits ein neuer Erdgasmotor, man möchte das Geschäftsfeld nicht den Wettbewerbern überlassen. Dann soll auch schon

der neue Elektroantrieb serienreif sein – wie man hört, favorisiert MAN das Depotladungskonzept.

Derweil geht ein Modell in Rente, das sich in einigen Märkten recht beachtlich schlug: der Lion's Regio. Die Stra-
tegen haben dem Regio wegen mauer Verkaufszahlen die Weiterentwicklung versagt, er wird durch Varianten des Lion's Intercity ersetzt. Und dieser wird erst mit seiner neuen Motorisierung zu großer Form aufleben. Der neue D15 sitzt dann im Heck, aber mit reichlich Leistung fürs Überlandgeschäft.

Wolfgang Tschakert

**MITTENDURCH
STATT DRUMHERUM**

electric.volvobuses.com

Der Volvo 7900 Electric ist weitaus mehr als nur ein Bus mit Elektroantrieb. Er leitet einen Paradigmenwechsel im Öffentlichen Personennahverkehr ein. Mit leisen und emissionsfreien Bussen können Sie Strecken gestalten, die sich die Bürger Ihrer Stadt wünschen. Wie zum Beispiel Haltestellen in Einkaufszentren oder in verkehrsberuhigten Stadtbezirken, Sicherheits- und Umweltzonen, und zwar sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Den **Volvo 7900 Electric** bieten wir als All-Inclusive-Komplettlösung an. Gemeinsam mit Ihnen definieren wir für die ausgewählten Streckenverläufe die spezifischen Rahmenbedingungen, die erforderlichen Voraussetzungen und die benötigten Kapazitäten. Wir garantieren die planmäßige Verfügbarkeit lückenlos gewarterter und voll funktionsfähiger Fahrzeuge zum vereinbarten Kilometerpreis.

Willkommen in der umweltfreundlichen Zone: Sie und Ihre Stadt profitieren vom umweltbewussten Denken von Volvo.

Introducing the new

VOLVO 7900 ELECTRIC

VOLVO BUSSE DEUTSCHLAND GMBH

Oskar-Meister-Str. 20 • D-85737 Ismaning • www.volvobusse.de • Telefon +49 (0) 89 800 74-0 • Fax +49 (0) 89 800 74-551

Volvo Buses. Driving quality of life

