



# Scharfer Löwe

**REISEBUS** Noch vor der Busworld Europe hat MAN (Halle 2, Stand 204) die neue Generation seines „Lion's Coach“ im polnischen Werk Starachowice der Fachpresse präsentiert. busplaner war dabei und gibt schon vor der Publikumspremiere in Kortrijk einen Eindruck vom MAN-Reisebus.

Der Zeitpunkt hätte für die MAN Truck & Bus AG, München, nicht besser kommen können: Da die am 9. November für alle Klasse II- und -III-Busse in Kraft tretende Umsturzrichtlinie „ECE R66.02“ einen Eingriff in die Fahrzeugstruktur vor allem im Dachbereich nötig macht, haben die Münchener die Gelegenheit genutzt, um den arg in die Jahre gekommenen Reisebus „Lion's Coach“ einer Frischzellenkur zu unterziehen. Um es vorwegzunehmen: Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Design und Ausstattung passen, Detaillösungen überzeugen, es ergibt sich ein insgesamt stimmiges Bild.

Doch im Einzelnen: Das Außendesign ist kein Bruch mit dem Vorgänger, die Verwandtschaft lässt sich noch erkennen. Aber das ehemalige Runde wird sozusagen zum Eckigen, denn das neue „Smart Edge Design“ soll nunmehr zum Markenze-

sicht der MAN-Modelle werden – nicht nur bei den Reisebussen. Denn was die Frontpartie gerade im unteren Bugbereich angeht, gleicht der Coach dem künftigen „Lion's City“ frappierend. Letzterer soll erst im März zunächst innerhalb eines exklusiven Events vorgestellt werden. Wir hatten im neuen Imaginationsraum „Cave“ in Starachowice bereits die Gelegenheit, mittels 3D-Brillen den City quasi imaginär zu betreten.

Doch zurück zum Coach,

denn den konnten wir schließlich ganz real in Stahl und Blech unter die Lupe nehmen, wenn auch noch nicht fahren. Wie ange deutet ist das runde Design des Vorgängers passé, ebenso wie die wuchtig akzentuierte B-Säule, die nun nur noch dezent optisch hervorgehoben ist und wie

bei vielen aktuellen Reisebusmodellen visuell bis zu den Frontscheinwerfern verlängert zu sein scheint.

Appropos Scheinwerfer: Sie sind nun in Voll-LED ausgeführt, wobei Abblend- und Fernlicht rund 50 Prozent heller als Halogenlampen strahlen. Auch die Rücklichter hat MAN komplett mit Leuchtdioden versehen. Markant ist zudem das Tagfahrlichtband, das auch als Blinker fungiert.

Prägend für das geschärfte Frontdesign sind daneben die schwarze Bugblende mit dem Markennamen, die Chromspange mit dem Löwen darüber und die große Windschutzscheibe. Ganz neu gestaltet wurde das Heck. Hier

## Der neue Lion's Coach ist eine interessante Option im Fernlinienverkehr.

zunünftig ist „Vorbild waren

für uns Smartphone und Apps“, erklärt er die in schwarz gehaltene Anmutung der rückwärtigen Flächen. Die um 15 Kilogramm abgespeckte neue Motorraumklappe bietet sich dabei als Projektionsraum für Werbebotschaften oder den Namen des Busunternehmens an.

warmes, weißes Licht. Unauffällig, aber funktional präsentieren sich die Servicesets. Wie im neuen „Neoplan Tourliner“ sind Doppel-USB-Buchsen mittig unten am Doppelsitzgestell angebracht.

## Farbkonzept gut, Cockpit bieder

Insgesamt weiß das „Colour & Trim“-Konzept im Fahrgastbereich mit hellen und frischen Farben zu gefallen. Und auch Verarbeitung und Detaillösungen lassen kaum Wünsche übrig. Alles wirkt gut durchdacht und rund.

Umso mehr in Relation zum kurz zuvor in Brüssel vorgestellten „Mercedes-Benz Tourism“ der Stuttgarter Daimler AG (siehe *Fahrbericht* ab Seite 52), in dem zum Beispiel in den Gang hineinragende Sitzfüße oder der praktisch fehlende Fußraum für den Reisebegleiter irritieren. Das ist im Einzelnen im Lion's Coach viel besser gelöst. Auch die im Gegensatz zum Vorgänger deutlich erhöhte Anzahl von Staufächern und Ablagen im Cockpit weiß zu gefallen, wenn Letzteres auch eine Spur zu bieder wirkt – funktional und ergonomisch ja, aber ohne den ganz großen Schwung im Design.

Der neue Coach ist sicherlich eine interessante Option im Fernlinienverkehr. Daher ist für ihn eine behindertengerechte Ausstattung ein wichtiges Thema. Kernstück für den barrierefreien Zugang ist der Lift, der im 12,10-Meter-Zweiachsler und im Dreiachsler in einer Kassette über der Antriebsachse montiert ist. So geht kaum Kofferraumvolumen verloren. In der Regel findet das Liftsystem „Exeo

III“ der Kasseler Hübner Transportation GmbH Verwendung.

Im 13-Meter-Zweiachsler, der Ende des Jahres nachfolgt, ist die Einbausituation eine andere. Um die zulässige Last an der Hinterachse nicht zu überschreiten, wird der Kassettentlift hier über der Vorderachse montiert, außerdem der AdBlue-Tank und die Zwölf-Volt-Batterien, die sich bei den anderen Varianten wie üblich unter dem Fahreritz befinden. Denn der rund 275 Kilogramm schwere Lift bringt zusammen mit seiner zusätzlichen Tür, den nötigen Gerippeverstärkungen sowie Cargoschieben und Befestigungen rund eine halbe Tonne auf die Waage. Dies und die in Rohr-in-Rohr-Technik verbauten Stähle in

**Bus Bürstenwaschanlagen**  
Hängend oder Selbststehend über Akku oder Dieselmotor mit Wasserank an Bord  
T: 09051-4814 • www.speedywash.info

**NEU**  
**SPEEDY WASH**

den Überrollbügel im Bereich der B-Säule und im Heck zur Erfüllung der ECE-R66.02-Norm sind der Grund dafür, dass der Coach trotz vieler Gewichtseinsparmaßnahmen nicht leichter gegenüber dem Vorgänger geworden ist – verständlich, aber doch ein kleines Manko. Allerdings ist die Gewichtsthematik angesichts der seit diesem Jahr geltenden 19,5 Tonnen Höchstlast für Zweiachsler nicht mehr unbedingt eine drängende Frage.

## Flaggschiff mit rund 14 Metern

Deutlich relevanter ist für Busunternehmen stets die zu wählende Längenvariante und Bestuhlung. Bei Dreier-Sterne-Sitzabstand und ohne WC kann der Zweiachsler maximal 53 Passagiere mitnehmen. Den „Coach C“ gibt es dann als 13,10 Meter langen Zweiachsler und mit bis zu 59 Sitzen

sowie als Dreiachsler mit 13,40 Meter Länge und maximal 57 Plätzen. Flaggschiff ist der Dreiachsler „L“ mit 13,90 Metern und bis zu



Nicht mehr ganz so wichtig wie beim Vorgänger ist die für die Baureihe typische geschwungene B-Säule ausgefallen (r.). Angehen: das „Colour & Trim“-Konzept im Fahrgastbereich (l.).

Fotos: Bünnagel, MAN



63 Fahrgastsitzen. Das Gepäckraumvolumen reicht von 11,7 Kubikmeter beim kürzeren bis zu 14,3 Kubikmeter beim längeren Zweiachser, der durch die eingesparrte Nachlaufachse sogar noch etwas mehr Stauraum bietet als die beiden Dreiachsler. Sein Nachteil ist natürlich der 7,05 Meter lange Radstand und der große Wendekreis von 23,40 Metern – gegenüber nur 21 Metern beim Coach C-Dreiachsler.

### Gespannt auf den Verbrauchstest

Weil die Modellpremiere in Starachowice als statische Präsentation erfolgrate, konnten wir die Fahrzeuge natürlich nicht Probe fahren. So muss ein Blick auf die Antriebsstrangdaten voreerst reichen. Gegenüber dem Vorgängeraggregat besitzt das Euro-6-Common-Rail-Triebwerk „D2676 LOH“ mit 12,4 Litern Hubraum eine höhere Leistung von 20 PS und 200 Newtonmetern (Nm). Gewählt werden kann zwischen der 309-, 338- und 368-Kilowatt (kW)-Ausführung mit 2.100, 2.300 beziehungsweise 2.500 Nm maximalem Drehmoment. Gespannt sein darf man auf einen späteren Verbrauchstest, ob der moderne Reihensechszylinder in Kombination mit dem automatisierten MAN-Tip-Matic-Getriebe, der langen 2,73er-Achsenübersetzung, dem topographiebasierten Tempomaten „MAN EfficientCruise“ mit der „Segelfunktion“ EfficientRoll und der



### „Vorbild waren für uns Smartphones und Apps.“

Stephan Schönherr,  
Vice President Design  
Bus, MAN Truck & Bus

–laut Hersteller – gegenüber dem Vorgänger rund 20 Prozent verbesserten Fahrzeug-aerodynamik besonders wirtschaftlich unterwegs ist. Die 309 und 338 kW starken Motorvarianten können zudem mit einer Sechsgangautomatik geordert werden, die Zweiachsler auch mit Sechs- oder Zwölfganghandschalgetrieben.

Für eine verbesserte Bremswirkung sorgt der erstmals im Coach eingesetzte Sekundärretarder „MAN PriTarder“, hinter dessen Bezeichnung sich natürlich der „Voith Aquatar der PWR“ verbirgt. Er bietet mit 4.000 anstatt bisher 3.200 Nm ein höheres maximales Bremsmoment und eine um 80 kW höhere Bremsleistung von nun 500 kW. Daneben ist er mit einem Nettogewicht von 33 Kilogramm besonders leicht. Zudem kommt im Rahmen des elektronischen Bremssystems „MAN BrakeMatic“ im neuen Coach ebenso wie in den sonstigen Reise- und Überlandbussen von MAN und Neoplan die verstärkte Motorbremse „EVbc“ zum Einsatz. Sie ermöglicht durch die elektronische Regelbarkeit des Abgasgedrucks eine relativ hohe Bremswirkung über das gesamte Betriebsdrehzahlband und auch bei niedrigen Geschwindigkeiten.

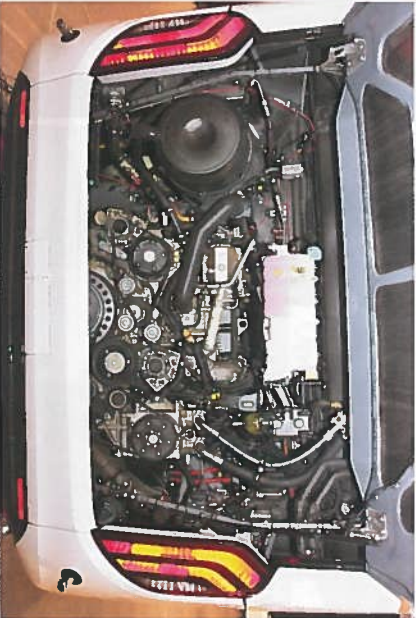
Weiterhin besitzt die ab 338 kW standardmäßig verbauten TipMatic eine neue Anfahr- und Schaltstrategie, die für die D26-Motoren konfiguriert ist. Außerdem sind einige neue Funktionen enthalten: Die neue Getriebefunktion „SmartShifting“ soll eine möglichst optimale Balance zwischen Effizienz und Komfort beim Schalten herstellen. Sie kombiniert einen neuen schnellen Schaltablauf in allen Gängen, die Hochschaltunterstützung sowie das Schalten passend zur Fahrsituation. Für den Einsatz in anspruchsvollem Gelände oder mit hoher Ausladung bietet der D26 eine Anfahrptimierung.

### Zahlreiche Assistenzsysteme

Bekannt aus dem Neoplan Tourliner ist bereits das „Idle Speed Driving“, das komfortables Fahren bei Leerlaufdrehzahl ohne Fahrpedalbetätigung ermöglicht. Damit gleitet der Reisebus mühelos für den Fahrer mit geschlossener Kupplung durch zählfließenden Verkehr. Während ein Hochtippen der Gänge in den Stufen 1 bis 6 manuell möglich ist, erfolgt das Zurückschalten automatisch, wenn das Drehmoment im Leerlauf für einen höheren Gang nicht ausreicht oder der Fahrer bremst.

Darüber hinaus sind zahlreiche bekannte Assistenzsysteme verfügbar, wie der Abstandsregeltempomat „ACC“, der Spurhalteassistent „LGS“ und der „MAN Attention Guard“. Die neue Stoßdämpfergeneration und eine optimierte Fahrwerksabstimmung sollen für höheren Fahrkomfort, verbessertes Fahrverhalten und höhere Sicherheitsreserven sorgen. ji

Autor: **Claus Bünnagel**, freier Journalist, Grafischft.



Funktionell, aber unspektakulär: das Cockpit (o. l.). Der Fahrgastraum ist mit indirektem LED-Licht versehen (u. l.) und den Motor „D26“ gibt es in den Ausführungen mit 309, 338 und 368 kW (r.).