



King Long XMQ6127

## Der Reife-Check

Mit einem Hochdecker und einer wachsenden Liste an Servicepartnern startet der chinesische Hersteller King Long seine deutschen Marktaktivitäten. Die erste ausführliche Ausfahrt zeigte auf, womit Interessenten rechnen können oder müssen.



Der Einstieg vorn ist begehbar, doch nicht üppig

Zur Busworld 2007 gab es noch mitleidiges Lächeln, doch das ist den etablierten Wettbewerbern bereits vergangen. Auf vielen internationalen Märkten mischen chinesische Omnibusbauer mit, auch vor der starken europäischen Konkurrenz haben King Long + Co. keine Scheu. In Deutschland rüstet sich King Long-Generalimporteur Eitenmüller aus Michelstadt in der Pfalz, die Republik mit ersten chinesischen Omnibussen zu versorgen. Erste Vertriebsfolge soll ein Reisehochdecker bringen, im nächsten Schritt denkt Georg Eitenmüller schon an niederflurige Citybusse, Reisemidis und weitere Varianten.

Vielversprechend klingt der Preis, schon für 175.000 Euro erhält der Kunde einen komplett ausgestatteten Vollformat-Reisebus. Da fehlen weder Klimaanlage noch Toilette, Küche und Infotainment. Wird eine Volllederausstattung

gewünscht, herzlich gerne, der Importeur baut gewünschte Accessoires vor der Auslieferung noch ein. Bei der Konfektionierung sollte man allerdings das Leergewicht von 14.100 kg nicht aus dem

---

**In Sachen Bugmaske und Heck würzt eine Prise Irizar PB den Hochdecker mit spanischem Pfeffer.**

---

Blick verlieren – für Deutschland empfiehlt sich eine Bestuhlung mit 44 Sitzen.

Optisch gibt der King Long-HD mit stattlichen 3,76 m Höhe und gelungenen Proportionen eine gute Figur ab, hinter einem Mercedes Tourismo muss er sich gewiss nicht verstecken. Schwungvolle Anklänge an La Linea zieren die Seiten,



wie beim deutschen Vorbild zieht die schwarze Lackierung vorn die Frontscheibe optisch nach unten. In Sachen Bugmaske und Heck würzt eine Prise PB (von Irizar) den Hochdecker mit spanischem Pfeffer. Von Fertigungsroutine zeugen bündig glatt geklebte Seitenscheiben, exakt eingepasste Klappen und eine saubere Lackierung. Wer nach ungleichen Spaltmaßen oder schlampigen Silikonabdichtungen sucht, fahndet verge-

bens. Also nichts wie rein in die gute Stube, irgendwo muss sich ja das Vorurteil bestätigen. Aber auch hier präsentiert sich der Hochdecker mit dem unausprechlichen Namen besser als erwartet. Störten uns im letzten Jahr noch dilettantisch geklebte Verkleidungen, Deckleistungen und kantige Schraubenköpfe, so muss man dem King Long heute ein ordentliches Finishing zugestehen. Ein Hingucker ist freilich die bequeme Sitz-

**Der King Long-Hochdecker – mit harmonischen Proportionen kein Aschenputtel. Unübersehbare Anleihen im Heck – der PB von Irizar lässt grüßen.**

garnitur in hellem Leder – vielleicht nicht ganz praktisch, aber sicher einladend. Der Fahrgast vermisst nichts, was üblicherweise geboten wird. Filme und Informationen werden über drei Monitore übertragen, die Kompaktküche stammt von TM, und die Toilette bietet ausreichend Stehhöhe. Nur den verwendeten

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor:**

Wassergekühlter Cummins-Reihensechszylinder ISLe4 400, stehend im Heck Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung mit max. 1.800 bar Einspritzdruck, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum 8.900 cm<sup>3</sup>; Nennleistung 294 kW/400 PS bei 2.100 U/min; maximales Drehmoment 1.700 Nm bei 1.300 bis 1.400 U/min

**Kraftübertragung:**

Einscheibentrockenkupplung, Achtgang-Synchrongetriebe ZF 8 S 2101, einfach untersetzte Hinterachse .

**Fahrwerk:**

Ecas-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 85 E mit zwei Luftbälgen, hinten starre Antriebsachse ZF A132 mit vier Luftbälgen. Reifenformat 295/80 R 22,5.

**Bremsanlage:**

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an allen Rädern Scheibenbremsen, Dauerbremse ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, ABS und abschaltbare ASR.

**Lenkung:**

Hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servotronic 8098, verstellbar in Höhe und Neigung.

**Maße und Gewichte:**

Länge/Breite/Höhe .....	12.000/2.490/3.755 mm
Radstand .....	6.000 mm
Vorderer Überhang .....	2.480 mm
Hinterer Überhang .....	3.520 mm
Kofferraumvolumen .....	ca. 10,5 m <sup>3</sup>
Volumen Kraftstofftank .....	350 l
Leergewicht fahrfertig .....	14.100 kg
Zul. Gesamtgewicht .....	18.000 kg
Sitzplätze .....	44 + 1 + 1

Kunststoffoberflächen fehlt automobile Finesse – aber damit sind auch manche Produkte aus der Türkei gezeichnet.

Ein optischer Mangel, der in der Praxis nicht stört – eher die engen Einstiege vorn und hinten, die bei wohlbeleibten Touristen Anstoß erregen. Auch der Mit-



**Großzügig im Kofferraum, Knappheitsfaktor ist die Nutzlast.**

telgang ist knapp geschnitten, King Long baut noch mit 2,50 m Breite, und die üppigen Sitze tragen etwas auf. Lobenswert dagegen: Nachts sind die Stufen und der Mittelgang blau illuminiert, man weiß immer, wohin man tritt.

**Auf der Straße.** Noch immer bestätigen sich unsere Vorbehalte nicht – ob wir beim Rollout fündig werden? Das Cockpit wartet mit reichlich Plastikholz auf, am Instrumententräger, am Lenkrad, am Schaltstock. Wobei das Lenkrad für langbeinige Fahrer zu tief sitzt und der kontur- und dämpferlose Fahrersitz schon in Kürze ersetzt werden soll. Der Komfort für den Fahrer ist nicht die stärkste Seite des King Long. Ein separater Wärmetauscher für den Frontbereich fehlt, verstreute Schalter und Bedienelemente verlangen nach einer Einweisung – der chinesische Hochdecker hat eben seine Eigenheiten. Aber schon auf den ersten Metern überrascht der Hochdecker auf

der ganzen Linie. Ganz manierlich gibt er sich gleich auf der Autobahn, wo er beharrlich geradeaus läuft. Zielsicher arbeitet die Lenkung, auch im King Long-HD arbeitet eine 8098er von ZF. Da passt es gut, dass auch die Achsen aus der Passauer Dependance von ZF stammen – das

**Der chinesische Hochdecker punktet vor allem in Sachen Sicherheit und Komfort.**

Fahrwerk wirkt wohlkomponiert und fein abgestimmt. Da werden auch schlechte Fahrbahnoberflächen nicht zum Problem, die der XMQ6127 feinfühlig überrollt. Kurvige Landstraßen werden sauber umrundet, auch wenn sich der Hochdecker schon kräftig zur Seite neigt. Man bevorzugt eine weniger leichtfüßige, eher komfortable Abstimmung, die dem Fahrgast kaum vertikale Nickschwingungen zumutet. Das trifft passgenau den Charakter, ein begnadeter Dynamiker ist



der King Long ohnehin nicht. Auch wenn die technischen Daten 400 PS versprechen, bleibt der Schub eher verhalten. Im Heck werkelt ein kompakter Cummins-Reihensechszylinder mit 8,9 l, der es mit hochmoderner Common-Rail-Hochdruckeinspritzung und bis zu 1.800 bar Einspritzdruck auf maximal 1.700 Nm Drehmomentspitze bringt. Aus dem Stand irritiert die verzögerte Gasannahme, der Sechszylinder kommt eher zäh auf Drehzahlen. Die darf man aber nicht scheuen, wenn man zügig vorankommen möchte. Zumal die lange Antriebsachse (Tempo 100 bei 1.300 Umdrehungen) schon an milden Hügeln den Vortrieb hemmt. Rege Schaltarbeit am langen Schaltstock ist also gefragt, um mit den Wettbewerbern mithalten zu können, ein Achtgang-Getriebe von ZF mit Doppel-H-Kulisse sorgt für die passenden Übersetzungen. Wenngleich das Handling, die schwergängige Kupplung, lange Schaltwege und fehlende Präzision, keine Offenbarung sind.

**Licht und Schatten.** Erstaunlich gut verzögert der King Long über die Betriebsbremse, wir wollen es wissen: Kommt bei King Long ein elektronisches Bremssystem zum Einsatz? Ohne Zweifel, die Bremstechnik des chinesische Hochdeckers ist up to date – Systemlieferant ist Wabco. Rundum verzögern Druckluft-Scheibenbremsen, die über elektronische Impulse gesteuert werden. King Long betont die Qualität seiner Lieferanten, die zu den ersten Adressen im Omnibusgeschäft zählen. Beispielsweise der amerikanische Motorgigant Cummins, der die für Europa bestimmten Exporttypen mit SCR-Abgastechnologie für Euro 4 fit macht – die nachlässige Installation im Testfahrzeug lässt allerdings Zweifel aufkommen, ob der Katalysator unter allen Umständen arbeitet.



**Solide Verarbeitung, große Gepäckablagen, drei Monitore im Mittelgang**

Etwas mehr Sorgfalt wünschen wir uns rund um die Bordelektrik, die viele Kabelknäuel und blanke Steckverbindungen aufweist. Der größte Mangel, hier besteht dringender Handlungsbedarf, betrifft die Geräuschkulisse im Fahrzeugheck, wo der Motor unter Volllast massiv bis ins Gebälk dröhnt. Besonders bei niedrigen Drehzahlen schüttelt er sich und kommuniziert sein Unbehagen auch unmittelbar an die Gerippestruktur. Da möchten auch Lüfter und Klimakompressor nicht zurückstehen, müssen sie arbeiten, wissen es auch die Passagiere. Noch weniger werden den Unternehmen die vorgeschriebenen Serviceintervalle gefallen, die gegenüber den meisten Wettbewerbern erheblichen Mehraufwand bedeuten. Folgt man den Angaben des Herstellers, fallen alle 4.000 Kilometer Prüfarbeiten an Fahrwerk, Getriebe und Lenkung an, alle 12.000 Kilometer sollte das Ventilspiel des Motors überprüft werden, alle

70.000 Kilometer muss das Motoröl gewechselt werden.

**Unter dem Strich.** Trotz einiger Unpässlichkeiten erstaunt die erste Proberunde eher als sie enttäuscht. Viele unserer Vorbehalte wurden nicht bestätigt, der chinesische Hochdecker punktet vor allem in puncto Sicherheit und zeigt in der Komfortwertung gute Ansätze. Und weil der King Long günstig zu haben ist, kann er eine Alternative sein für die, die guten Nutzwert für relativ kleines Geld wollen und einen Gebrauchtwagen scheuen. Für Vielfahrer empfiehlt er sich nicht, dazu sind die Wartungsintervalle zu komplex und undurchsichtig und das Servicenetz zu löchrig. Etwas Geduld sollte der King Long-Kunde auch mitbringen. Von der Bestellung bis zur Lieferung vergehen derzeit etwa sechs Monate, die vor allem der voll ausgelasteten Logistik geschuldet sind.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.bus-fahrt.com](http://www.bus-fahrt.com)**