

MAN LION'S COACH

Mit der neuen Reisebusfamilie Lion's Coach aus der Türkei will MAN das mittlere Preissegment in Europa erobern. Die ersten Eindrücke: einfaches Handling und hoher Fahrkomfort.

Orient Express

Die neue Reisebusfamilie Lion's Coach löst mit zwei Baumustern den 1995 erfolgreich eingeführten Vorgänger ab: Da ist zunächst das zweiachsige 12-m-Konzept Lion's Coach für eine Maximalbestuhlung von bis zu 53 Fahrgastsitzen. Im Reiseverkehr bietet der Fahrgastraum je nach der 3-, 4- oder 5-Sterne-Klassifizierung mit den entsprechenden Sitzabständen 48, 44 oder 38 Fahrgästen Platz. Fürs Gepäck steht ein



Erstklassig: Der Fahrerplatz im Lion's Coach ist elegant, übersichtlich und ergonomisch gut gelungen.



Startbereit: Der Lion's Coach tritt mit elegantem Design und hochwertiger Technik auf dem europäischen Markt an.

Gesamtvolumen von maximal 12,5 m³ zur Verfügung. Der dreiachsige 13,80 m lange Lion's Top Coach ist für maximal 63 Fahrgastsitze und ein maximales Gesamtkofferraumvolumen von 14,3 m³ konzipiert. In der 3- und 4-Sterne-Kategorie sind noch immerhin 52 beziehungsweise 56 Schlafsessel möglich.

MAN will die zweite Generation des Lion's Coach aus der Türkei im mittleren Preissegment auf dem europäischen Markt einführen. Der Produktionsstart ist für Ende dieses Jahres geplant, so dass beide Typen rechtzeitig vor Saisonbeginn 2003 zur Verfügung stehen. Zuvor ließ die Lion's Coach-Familie auf dem IAA-Stand von MAN beim ersten Kennenlernen so manches Unternehmerherz höher schlagen.

Der Lion's Coach fährt mit einem beeindruckenden Design vor. Die große, ziemlich tief am Fahrzeugbug angesetzte und hoch in die Dachpartie eingezogene

Windschutzscheibe sowie die schmale geschlossene Bug-Gürtellinie mit Stoßfänger, Freiform-Reflektoren-Klarglasscheinwerfern sowie Blinker-Nebelscheinwerfer-Kombinationen verleiht dem Fahrzeug ein elegant-sportliches Antlitz. Die gerundeten Bugflächen sorgen für einen fast übergangslosen Fluss zu den Dach- und Seitenflächen. Die Seitenpartien mit großzügiger Doppelverglasung präsentieren sich glattflächig und mit vorn tief angesetztem Schwung zur hohen Fensterlinie des Fahrgastraums. Dank breiter Sicke über dem Kofferraum erscheinen die großen Seitenflächen wohlproportioniert.

Was an der Front elegant-sportlich beginnt, findet am Heck einen gediegenen Abschluss. Die sanft geschwungene Linieneinführung des Hecks wirkt wie der Rücken eines breitschultrigen Butlers, der seine Gäste würdevoll ans Ziel bringt.

Zur Technik: Der Reisebus bietet seinen Fahrgästen bequeme Schlafsessel sowie einen podestfreien Fußboden und eine aufwändige Fahrgastraumtemperierung mit leiser und leistungsstarker Kli-



Komfort: So gastfreundlich wie die Türkei ist, so fahrgastfreundlich ist die Passagierkabine des Lion's Coach konzipiert.

maanlage. In Verbindung mit dem komfortabel abgestimmten Fahrwerk steigen die Fahrgäste auch nach längeren Touren entspannt aus.

Soweit sich das auf einer kurzen Probefahrt feststellen lässt, hat der Lion's Coach dem Fahrer eine Menge zu bieten. Der Arbeitsplatz ist elegant und übersichtlich konzipiert und besitzt eine ausgezeichnete Ergonomie sowie eine gute Rundumsicht. Die großdimensionierten, nach vorne gebauten Integralspiegel ermöglichen eine gute rückwärtige und seitliche Orientierung und sind eine ideale Hilfe beim Rangieren. Ein großes Plus ist auch die separate Klimatisierung für den Fahrer- und Beifahrerbereich. Der Prototyp war mit dem Automatik-Schalt-

getriebe ZF 12 AS Tronic und Fahrprogrammregelung MAN Tip-Matic ausgestattet (serienmäßig kommt das 8-Gang-Schaltgetriebe ZF 8S 180 zum Einbau). Da war nur noch das Fahrpedal zu betätigen, und schon ging es auf Tour. Die Gangwahl und das Kuppeln übernimmt bei der MAN Tip-Matic Kollege Computer.

Für den Vortrieb sorgte der 12-l-MAN-Dieselmotor D 2866 LOH, der als 6-Zylinder-Reihenmotor 410 PS bei 1.900/min leistet und ein maximales Drehmoment von 1.850 Nm zwischen 900 und 1.300/min abgibt. Hier stehen bei 18 t Gesamtgewicht ein starkes Leistungsverhältnis von 22,8 PS/t und ein bähriges maximales Drehmomentniveau von 102,8 Nm/t zur Verfügung. Es gibt auch noch das 12,8-l-

MAN-Triebwerk D 2876 LOH, das bei den jeweiligen Drehzahlen 460 PS leistet und ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm aufbringt. Doch das ist eher was für die Bestückung des Lion's Top Coach, der auf ein Gesamtgewicht von 24,9 t ausgelegt ist. Schon der 410-PS-Motor brachte den Lion's Coach spielerisch auf Touren. Der Fahrer benötigte nur eine kurze Gewöhnungsphase.

Insgesamt stellten sich in der Türkei der Lion's Coach und der Lion's Top Coach



So soll's sein: Das Reserverad ist verkehrssicher im Bug untergebracht, die Klappentechnik sorgt für einfachen Birnenwechsel.

als ziemlich perfekte Mitglieder der zweiten Hochdecker-Reisebusgeneration aus Ankara vor. Sie dürfte für frischen Wind auf dem deutschen und europäischen Omnibusmarkt sorgen, doch auch dem neuen Lion's Star und Lion's Top Star Konkurrenz im eigenen Hause machen.

ADELBERT SCHWARZ