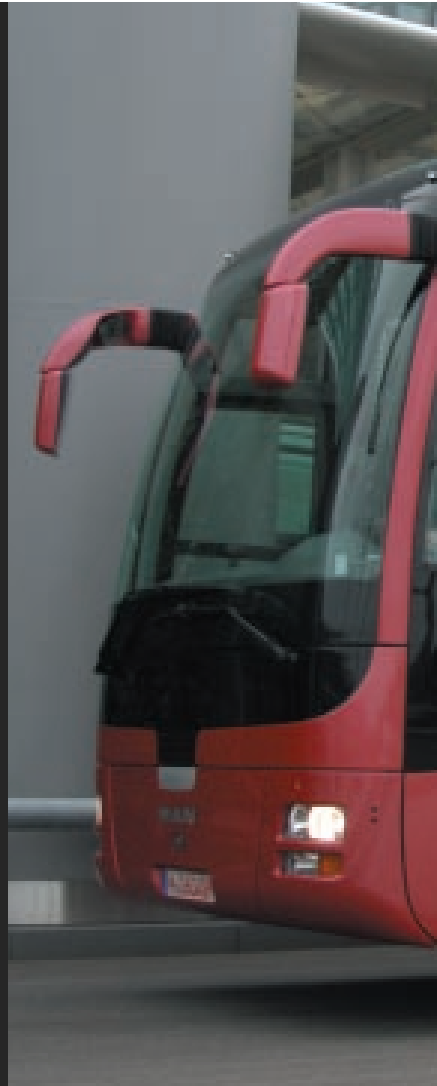


Das Mehrwert-Modell

Er sieht gut aus und hat auch sonst Einiges zu bieten. Die lange Ausgabe des Lion's Coach bietet genügend Platz für 57 Passagiere und einen kräftigen Sechszylinder für ordentliche Fahrleistungen.



Viel Omnibus fürs Geld, doch kein Superhochdecker – Lion's Coach L mit 57 Sitzplätzen, 11,5 m³ Kofferraum und 460 PS Motorleistung



In der Türkei heißt er MAN Fortuna und sorgt dort für glückliche Gesichter und steigenden Absatz. In Westeuropa trägt der gut verkäufliche Economy-MAN die Bezeichnung Lion's Coach, der bislang in zwei Längen angeboten wird. Das „Top“ im Namen des langen Dreiachsers haben die Kommunikationsexperten zugunsten des einfachen Zusatzes „L“ wie „Lang“ gestrichen. Mehr Länge hat Konjunktur, die entscheidenden Zentimeter mehr bringen bei etwa

30.000 Euro Mehrkosten ein günstigeres Preis-Leistungsverhältnis. Der lange Coach misst stolze 13,8 Meter und bietet mit Dreisterne-Bestuhlung Platz für 57 Fahrgäste. Zusätzliche Nachfrage soll die 13-Meter-Variante bringen, mit der noch für die kommende Beschaffungsperiode im Herbst 2005 zu rechnen ist.

In der Optik wirkt der lange Lion's Coach L stämmig und erwachsen, vielleicht etwas zurückhaltender und sachlicher als das im Detail ein wenig verspielt

wirkende Topmodell Lion's Star L. Die gestreckte Silhouette des Dreiachsers schafft stimmige Proportionen – die durchgehende Fensterlinie mit der ins Dach gewölbten Windschutzscheibe dehnt die großen Seitenflächen, die Radien und Rundungen an Front, C-Säule und Heck nehmen dem ausgewachsenen Dreiachs-Hochdecker seine Wucht. Gespart wurde an Details: Die Integralspiegel, in Wagenfarbe lackiert, sitzen hier etwas tiefer an der A-Säule, und der dominante Heckspoiler wurde samt Rückfahrkamera eingespart. Statt einer aufwändigen Kaltwasser-Klimaanlage sitzt eine konventionelle Air-Conditioning-Dachanlage auf dem Vorderwagen des Coach. Die glänzt allerdings mit ihren Leistungen, schließlich muss sie auch in wärmeren türkischen Gefilden ausreichen. Trotz Sparkurs ist im Innenraum der letzte Rest von Dritte-Welt-Charme verschwunden, für den die Vorgänger hoch heftige Kritik einstecken musste. Weder Sitze noch Armaturenbrett, weder Dachpartie noch Einbauten sehen nach einer kostengün-



Das Cockpit passt maßgeschneidert, die Schaltkonsole rechts behindert den Ausstieg.

Beste Aussichten nach vorn in Reihe 1, zur Seite behindert die breite C-Säule.



stigen Lösung eines Billigliefersanten aus. Nur mit den ungleichen Spaltmaßen mag man sich nicht so recht anfreunden.

Was darf der Unternehmer von seinem Coach L erwarten? Einen ordentlichen Fahrgastkomfort zum Beispiel – die Passagiere sind ohne Zweifel auf allen Plätzen gut untergebracht. Über ausreichend breite Einstiege geht es nach oben, besonders ältere Passagiere werden den stufenlosen Innenraum ohne Stolperfallen schätzen. Die reichlichen Ablagen

fürs Handgepäck müssen ohne Klappen auskommen, verursachen aber auf schlechten Straßen auch keine unliebsamen Geräusche. Die aufpreispflichtigen Vogel-Sitze genügen auch gehobenen Ansprüchen, sie sind breit genug und straff gepolstert. Auch mit der gebotenen Luftqualität im großen Innenraum kann der Fahrgast zufrieden sein, statt einer Kaltluftdusche auf die Köpfe wird über getrennte Luftkanäle stetig und zugfrei die Luft ausgetauscht und je nach Bedarf er-

Das Fahrverhalten gehört zum besten, was der Omnibusmarkt derzeit hergibt.

wärmt oder gekühlt. In der kalten Jahreszeit wird das lange Fahrzeug mit Seitenwand-Konvektoren rasch auf angenehme Temperaturen gebracht. Auch das große Gepäck reist durch die Abluft klimatisiert im 11,5 m³ großen Kofferraum.

Die elektronische Regelung der aufwändigen Heizungs- und Belüftungsanlage hat der Coach mit dem Flaggschiff Star gemein, der Fahrer stellt die Temperatur



Gut zugänglicher vorderer Einstieg, gelb kennzeichnet die Stufen und Handläufe.

Das gerundete Heck, serienmäßig ohne Heckspoiler, aber mit Aufnahmen für Anhängerkupplung und Skiträger

Maße

Gesamtlänge	13.800 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe	3.812 mm
Radstand	6.600/1.470 mm
Überhang vorne/hinten	2.680/3.050 mm
Wendekreis	22.100 mm
Spurkreisradius.....	16.550 mm
Innenstehhöhe	1.950 mm
Kofferraumvolumen	ca. 11,5 m ³
Tankvolumen	525 l
zul. Gesamtgewicht	24.900 kg
Sitzplätze	57+1+1

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechs-Zylinder D2876 LOH 03, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 12.816 cm³, Leistung 338 kW/460 PS bei 1.700 U/min, maximales Drehmoment 2.100 Nm bei 1.000 – 1.300 U/min

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung MFZ 430, 8-Gang-Synchron-Schaltgetriebe ZF 8 S 180, Übersetzungen $i = 8,73 - 1,0$; Hypoid-Hinterachse $i = 3,7$

Fahrwerk

Ecas-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten starre Antriebsachse, Achsführung durch Längs- und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer. Radlager gekapselt und wartungsfrei, Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsen: elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorn und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse ZF-Intarder mit Brakematik-Funktion, ABS und ASR abschaltbar, optional ESP

Lenkung: hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servotronic 8098, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung.

TEST MAN Lion's Coach



Im ebenen Innenraum bequeme Vogelsitze, farbenfrohe Ausstattung, indirekte Beleuchtung



Die offenen Gepäckablagen bieten auch Platz für große Stücke.

ein, den Rest erledigt das System selbst. Besonders gut meint es die neue MAN-Generation mit den Fahrgästen der vorderen Sitzreihen. Die ungehinderte Sicht in Richtung Fahrtziel steigert den Reise-genuß, nur Starliner und Co bieten hier mehr. Schöne Aussichten erfreuen auch die Passagiere der hinteren Reihen – mit einer niedrigen Fensterbrüstung und hoch ins Dach gezogenen Scheiben.

Auch das Fahrwerk trägt seinen Teil zu einem exzellenten Langstreckenkomfort bei. Der steife und nahezu verwindungsfreie Karosseriekörper bildet die Grundlage zu einem Fahrverhalten, das sich mit den Besten auf dem Omnibus-Markt messen kann. Die Zutaten zum Menü sind, wie im Haus MAN üblich, sorgfältig aufeinander abgestimmt: Der lange Coach verfügt über die reaktions-schnelle Ecas-Luftfederung mit reichlich Federweg, lastwegabhängige Stoßdämpfer und technisch aufwändige Rad-führungen. Obwohl der Lion's Coach L durchaus für schlechte Fahrbahnober-flächen in der Türkei konzipiert ist, kann er hier zu Lande mit wesentlich teureren Wettbewerbern mithalten. Mit seinem verlängerten Radstand werden lange und kurze Bodenwellen noch besser geschluckt, ohne starke vertikale Schwin-gungen in den Fahrzeugüberhängen aus-zulösen. Der Abrollkomfort bei langsa-mer und schneller Fahrt ist limousinen-artig, nur deftige Querfugen an Bahn-übergängen kommen noch spürbar durch.



Rechts im hinteren Überhang die Batterien und die E-Zentrale mit Steuergeräten

Mit 11,5 m³ ausreichend großes Kofferraumvolumen





Knapp bemessenes Fahrerfenster



Erstaunlich wendig mit großem Radeinschlag vorn und an der Nachlaufachse

len gängigen Unfallverhütungsvorschriften. Das Fahrzeug wird mit einem elektronischen Bremssystem verzögert, integriert in die MAN-Brake Matic ist der Hochtriebsretarder von Voith. An den Rädern packen im Notfall innenbelüftete Scheibenbremsen zu, das Pedalgefühl und die Wirkungsweise entspricht eher dem PKW-Standard als einem klassischen Nutzfahrzeug. Auch auf ein ESP-System müssen Coach L-Käufer nicht

mehr verzichten, seit Frühjahr 2005 ergänzen zudem ein Bremsassistent und ein Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer auf Tempo 100 das Paket für mehr aktive Sicherheit.

Nicht nur für die Fahrgäste ist gut gesorgt – der Platz hinter dem Volant hat durchaus „driver appeal“. Wie ein Maßanzug passt das Cockpit rund um den Chauffeur, (beinahe) alles geht gut zur Hand. Auch die Feststellbremse links am Fahrerfenster verlangt keinen Bückling. Weniger ist mehr beim Angebot an Instrumenten und Kontrollanzeigen, auch die Schalter sind geschickt gruppiert. Einzig die Armaturenabdeckung blendet und bereitet bei seitlicher Lichteinstrahlung Probleme beim Ablesen des Displays. Der Fahrersitz ist ziemlich links an der Außenwand angeordnet, um Raum zu gewinnen. Und so finden sich links neben oder hinter dem Fahrersitz kaum Abstellmöglichkeiten für eine Tasche. Man muss seine sieben Sachen in die reichlich vorhandenen Ablagen einräumen, selbst einen Tresor für persönliche Wertsachen hält der Coach L bereit.

Über den kurzen Joystick rechts neben dem Fahrersitz wird das optionale ZF-Achtgang-Getriebe geschaltet. Das Getriebe glänzt mit breiter Spreizung und passenden Anschlüssen, sperrt sich aber hakelig und schwergängig gegen eine flotte Schaltweise. Dagegen harmonisiert das vergleichsweise gefahrene Sechsgang-Getriebe GO 210 prächtig mit dem drehmomentstarken Motor. Die Gangstufen passen ebenso wie die Schaltqualität. Die Schaltwege sind kurz und knackig, die Schaltgassen exakt definiert.

Während der lange Lion's Star erst jüngst mit dem kultivierten Common-

MESSWERTE	
Beschleunigung	
0–60 km/h	19,3 s
0–80 km/h	29,3 s
0–100 km/h	45,4 s
Innengeräusche	
80 km/h (Front/Mitte/Heck)	67,2/65,7/67,2 dB(A)
100 km/h (Front/Mitte/Heck)	67,8/66,9/68,4 dB(A)
Kraftstoffverbrauch	
Autobahn (Ø97,4 km/h)	29,0 l/100 km
Landstraße (Ø64,6 km/h)	28,5 l/100 km
Bergwertung (Ø43,1 km/h)	174,3 l/100 km
Testverbrauch gesamt	
Verbrauch Ø	28,7 l/100 km
<i>(356 gefahrene Kilometer)</i>	
<i>Ø = Durchschnitt</i>	

Rail-Diesel mit 480 PS aus dem Starliner aufgewertet wurde, bleibt bei Coach L alles wie gehabt. Der knorrige 460 PS starke Sechszylinder mit 12,8 Litern Hubraum ist für den maximal 22 Tonnen

Der Abrollkomfort bei langsamer wie auch bei schneller Fahrt ist limousinenartig.

schweren Dreiaxser eine adäquate Antriebsquelle. Er zeigt schon knapp über Leerlaufdrehzahl seine Muskeln und bringt den schweren Omnibus rasch in Fahrt. Seine eigentliche Stärke ist der Zwischenspur im großen Gang. Der Kraftprotz bringt den voll beladenen Testbus im achten Gang in guten 20 Sekunden von 80 auf 100 km/h. In Sachen Kraftstoff-Verbrauch kann sich der 25-Tonner mit seinen Wettbewerbern messen. Die Geräuschmission im Innenraum bleibt stets verhalten, allerdings quittiert der ein wenig raue Motor Beschleunigungen aus niedrigen Drehzahlen etwas unwillig mit leichten Vibrationen im Heck. Mehr Laufkultur ist von der künftigen Motorengeneration D20 zu erwarten, die sowieso alles besser können soll – sie hält im nächsten Frühjahr bei der Umstellung auf Euro-4-Motoren Einzug.

Fazit: MAN Lion's Coach L RHC 464

Der Lion's Coach L verdient sein Geld mit Transferfahrten und scharf kalkulierten Reisen mit großen Gruppen. Er ist mehr als ein Truppentransporter – was zählt, ist das ausgezeichnete Preis-Leistungsverhältnis für den modernen leistungsfähigen Reisehochdecker. Der Blick auf die Ausstattungsliste lässt nichts Wesentliches vermissen. Wer den Coach L weiter aufrüsten möchte, der kann fürs Geld auch das automatische AS-Tronic-Getriebe und eine Rückfahrkamera samt Heckspoiler bekommen. Die angebotenen Lösungen für Klima- und Unterhaltungstechnik sind zwar konventionell, aber durchaus funktionell. Auch der Fahrer kommt im Coach L nicht zu kurz. Wertvolle Sympathiepunkte sammelt der lange MAN mit der problemlosen Bedienung und hervorragenden Fahreigenschaften.



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert

WOLFGANG TSCHAKERT