



Das MAN-Flaggschiff Supreme – ein wenig Retro, ein bisschen modern

MAN Lion's Coach Supreme

Schöner fahren

Mit der Ausstattungsvariante Supreme schließt MAN die Lücke, die nach der Einstellung des Flaggschiffs Lion's Star bestand. Dessen Nachfolger trägt die Züge des Stars und weist viele seiner Qualitäten auf – das Ganze zum Niceprice.



Gut zugängliche Komponenten, der Öffnungswinkel der Wartungsklappen ist zu gering.



1) Klappbare Spiegel für die Waschmaschine.

2) Form follows function – der Spoiler reduziert den Unterdruck im Heck und sorgt für eine saubere Heckscheibe.

3) Knapp bemessener Einstieg vorn – die Einstiegskästen aus Kunststoff sind reinigungsfreundlich, aber wenig kratzfest.

4) Die Radabdeckung hinten reduziert Sprühnebel und kann im Winter abgenommen werden.



Ein wenig hat es gedauert, jetzt kann wieder geliefert werden. Wer im gehobenen Segment auf MAN setzt, wird den geräuschlosen Abgang des Lion's Stars bedauern haben. Doch die Fangemeinde war recht übersichtlich, zuletzt brachten die MAN-ler jährlich nur noch 30 Fahrzeuge in Umlauf. Größerem Erfolg stand eine problematische Kaltwasser-Klimaanlage im Wege, die dem Betreiber und den Werkstätten ständig Probleme bereitete. Viel zu verdienen gab's beim Star ohnehin nicht. Die aufwändige Logistik, das fahrfertige Rohfahrzeug wurde aus dem Werk in Ankara beigesteuert und in Salzgitter ausgebaut, verschlang einen großen Teil der Rendite.

Für die guten Seiten des Stars steht der Neue, den ein neuer Namenszusatz aus dem Marketing-Handbuch zielt. Supreme heißt er und steht im englischen Sprachgebrauch für „vorzüglich“, aber auch für den „Ranghöchsten“. Er ist der

Hauptling der Coach-Familie und weiß es auch zu zeigen. Im Gegensatz zum Understatement des Coach trägt sein Kleid Schmuck – wer es zu etwas gebracht hat, möchte es schließlich auch zeigen. Seine barocken Rundungen assoziieren üppige Sinnesfreude. Ganz wie der Vorgänger trägt die Klimaanlage eine Mütze – sie ragt als reine Dachanlage jetzt um 16 cm weiter nach oben, was die Proportionen des Fahrzeugs etwas nach oben verschiebt. Wie gehabt die Alu-Schwinge an der C-Säule, der große Heckspoiler, der für eine saubere Rückscheibe sorgt, die Joghurtbecher gleichen Knopfungen auf den Scheibenwischerachsen – oder die dynamische Verkleidung der hinteren Radhäuser.

Dass bei einem Modellwechsel nicht alles teurer werden muss, beweist MAN mit günstigen Konditionen. Etwa 250.000 Euro sind für einen Coach Supreme fällig – etwa 20.000 Euro weniger als zuletzt für den Star. Etwa 30.000 Euro zusätzlich

kostet das Supreme-Paket. Allerdings fiel das famose Tipmatic-Getriebe dem Rotstift zum Opfer, für das nun extra bezahlt werden muss. Dafür rollt der Supreme wie jeder MAN-Reisebus jetzt serienmäßig mit ESP zum Kunden. Der komplett ausgestattete Zweiaxser, die Dreiaxser folgen in Kürze, ist kein Leichtgewicht. Auch wenn er keine SCR-Abgasanlage braucht, wiegt er mit Dreisterne-Bestuhlung 13.840 kg und lässt pro Fahrgast gerade 83,2 kg Nutzlast übrig – besser sieht die Gewichtsbilanz allerdings mit 44 Plätzen aus.

Licht und Schatten im Innenraum. Auch im Innenraum werden die MAN-Fans mit der Optik des Stars beglückt. Das muss kein Nachteil sein. Beispielsweise die Deckenlandschaft – sie zählt sicher zu den Sehenswürdigkeiten in der Branche. Organische Rundungen binden die Gepäckklappen in den Plafond ein – besonders gelungen präsentiert sich der Heck-

MESSWERTE

Wetter	15°C, trocken, windig
Gefahrene km	356 km
Kraftstoffverbrauch Ø	24,8 l/100 km
Beschleunigung	
0-60/80/100 km/h	21,4/31,9/46,8 s
Elastizität	
80-100 km/h, 12. Gang	17,8 s
Innengeräusche	
80 km/h/Front/Mitte/Heck	62,8/62,9/63,7 dB(A)
100 km/h/F/M/H	66,1/65,8/66,5 dB(A)
Kraftstoffverbrauch Etappen	
Autobahn	21,7 l/100 km bei 97,11 km/h Ø
Landstraße	26,2 l/100 km bei 64,57 km/h Ø
Bergwertung	151,3 l/100 km bei 46,25 km/h Ø

Ø = Durchschnitt

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder D2066 LOH 04 stehend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, Euro 4 mit offenem PM-Kat. Hubraum 10.518 cm³, Nennleistung 324 kW/440 PS bei 1.700 U/min, max. Drehmoment 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.400 U/min. **Kupplung:** automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung **Getriebe:** automatisches Getriebe ZF 12 AS 2.300 B/MAN Tipmatic mit Rückrollsperrung Easystart, MAN-Hypoidachse i=3,36

Fahrwerk

Ecas-Luftfederanlage mit elektrisch geregelter Fahrwerksregulierung durch Wegsensoren; vorn Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, hinten starre Antriebsachse mit Achsführungslenkern, vier Luftbälge, vier weghängige Stoßdämpfer. **Bremsen:** elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorn und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse Intarder (ZF) mit Bremsomat, ABS und abschaltbare ASR, ESP, Maximum Speed Control MSC. **Lenkung:** hydraulische ZF-Lenkung Servotronic 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	12.000/2.550/3.812 mm
Radstand	6.060 mm
Überhang v/h	2.680/3.260 mm
Wendekreis	20.610 mm
Höhe Fußboden/Innenraum	1.479/2.006 mm
Kofferraumvolumen	circa 10 m ³
Leergewicht/zGG	13.840 kg/18.000
Sitzplätze	49+1+1



Der Motor: Euro 4 mit offenem PM-Kat



Jetzt nur noch mit zwei Klappen links – der Kofferraum hat mit knapp 10 m³ Durchschnittsformat.

abschluss mit sanften Bögen und Leseleuchten selbst für den Mittelplatz. Auch die indirekte Beleuchtung zeugt von gekonnter Designer-Hand. Wie immer sorgt der podestfreie Boden für ein großzügiges Raumgefühl. Die 49 Komfortsitze von Kiel überzeugen mit Seitenhalt und feinen Lederapplikationen an Seitenwangen und Kopfstützen, der verwegene Safari-Look der Sitzbezüge mag nicht jedermanns Geschmack sein, ebenso die Einlegearbeiten in Holzimitat, die fernöstlichen Schick verbreiten. Und so manche Verkleidung zeugt eher von Kostenbewusstsein als von Premiumbemühungen. Dass knapp kalkuliert wurde, beweist auch der fest installierte kleine Monitor über der Frontscheibe. „Unser Supreme ist der erste seiner Art“, beteuert der Testbegleiter, „in der Serie sind die Mängel behoben.“

Dass der Entwurf schon einige Jahre auf dem Buckel hat, beweist nicht nur das Outfit. Beim ersten Einsteigen zeigt sich, dass vor allem der vordere Einstieg etwas kneift – einige Zentimeter mehr vorderen Überhang könnte der 12 m lange Bus gut vertragen. Die gibt es bereits im Überlandbus Regio – und irgendwann auch im Reisebus. Aber genug gemeckert, der Supreme ist ein modernes, solides Fahrzeug ohne technische Abenteuer. Der Fahrgast sitzt gut in angenehmer Atmosphäre. Dafür zeichnet die konventionelle Heißland-Klimaanlage auf dem Dach mit mächtigen 35 kw Kühlleistung verantwortlich. In der kalten Jahreszeit wird das Fahrzeug mit Seitenwand-Konvektoren plus Dachheizung erwärmt. Die elektronische Regelung der aufwändigen Anlage

erleichtert dem Fahrer das Geschäft – einfach die Temperatur einstellen, den Rest erledigt das System selbst.

Fit für die Straße. Ein MAN ist dann ein MAN, wenn er auf der Straße überzeugt. Hier liefert der Supreme jede Menge guter Argumente. Allem voran mit seinem Fahrwerk: Das MAN-Flagschiff bewegt sich flink und wendig wie ein Midi und federt mit der Gelassenheit eines Superhochdeckers. Die Einzelradaufhängung vorn und die aufwändig geführte Hinterachse zeigen sich schon bei Leerfahrt äußerst schluckfreudig. Zwar ist das Fahrwerk mit feinfühligere Ecas-Luftfederung und weghängigen Stoßdämpfern komfortabel ausgelegt, doch auf kurvenreichen Straßen zeigt der Coach mit mäßiger Seitenneigung so manchem Wettbewerber die Rücklichter. Er folgt den Fahrbefehlen spontan und präzise, auch wenn er jetzt ohne geschwindigkeitsvariable Servocomtronic-Lenkung auskommen muss. Volle Punktzahl erhält der Supreme beim Kapitel Sicherheit mit ausgezeichneten EBS-Bremsen, serienmäßigem Bremsassistenten plus ESP. Bergab reicht das Antippen des Bremspedals, um die gewünschte Geschwindigkeit zu programmieren. Versehentliches Overspeeding bergab auf Autobahnen verhindert der Geschwindigkeitslimiter, der bei MAN MSC (Maximum Speed Control) heißt und selbsttätig Geschwindigkeiten über 104 km/h wegbremst.

Leichte Einbußen beim Temperament kündigen sich bei der Euro-4-Motorisierung an – statt strammer 460 sind es in unserem Falle nur 440 PS. Dass die feh-



Freundlicher Innenraum mit ebenem Boden und eleganter Deckenstruktur



Komplettausstattung mit Toilette und Bordküche – praktisch das absperrbare Fach darüber

lenden 20 PS keinen Verzicht bedeuten, verraten die Motordaten. Der neue leichte D20-Diesel wuchtet schon ab 1.000 Umdrehungen bis zu 2.100 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Er hat weniger die wuchtige Art des 12,8-l-Sechszylinders, tritt sanfter an und dreht turbinengleich. Auf stämmiges Drehmoment muss der Fahrer nicht verzichten – und



Bedienerfreundliches Cockpit mit Qualitätsfahrersitz – ein Quäntchen Feintuning würde nicht schaden.

schon ab 1.700 Umdrehungen stehen ihm die vollen 440 PS des nur 10,5 l großen Sechszylinders zur Verfügung. Für Freunde forcierter Fortbewegung gibt es auch den größeren D26-Sechszylinder (12,4 l Hubraum) mit 480 PS und enormen 2.300 Nm.

Das Motorentemperament verwaltert im Test-Supreme eine aufpreispflichtige Tipmatic mit dem Hauptaugenmerk Komfort. Viel besser geht es nicht – das automatisierte Getriebe schaltet absolut ruckfrei und souverän, überspringt im Bedarfsfalle virtuos einzelne Gänge. Das zwölfstufige Räderwerk findet auch bei der langen 3,36er Übersetzung stets den passenden Gang. So reichen etwa 1.300 Umdrehungen für Tempo 100 und knapp 1.100 für das Rollen auf Landstraßen. Was den Kraftstoffverbrauch senkt und die Ohren der Fahrgäste schont. Nur bei Drehzahlen knapp unterhalb der 1.500er Marke macht der Sechszylinder mit ungewohnten Misstönen auf sich aufmerksam – die MAN-Techniker kennen die Vibrationen, die hier unter Volllast auftreten. Auch der Intarder gibt, wenn er voll gefordert ist, lautstark pfeifend seine Meinung zum Besten. Gut, dass wenigstens die Antriebsachse ein weitgehendes Stilleben führt.

Eine Generation zurück. Der Supreme-Fahrer bekommt von alledem nur wenig mit. Sein Platz ist aufgeräumt und ergonomisch nicht zu beanstanden. Der Fahrer hat alles bestens im Griff und im Blick. Dass die Materialien des Armaturenbretts – mit Verlaub – den Charme billiger Fernost-Produkte verströmen, wird der Chauffeur verschmerzen. Wenig Flaggschiff-Charakter besitzt das schnö-

de Kunststoff-Lenkrad, das stets etwas lieblos wirkt. Abhilfe könnte das attraktive Funktionslenkrad mit feinem Lederbezug schaffen, wie es auch im Cityliner zu finden ist – schade, es passt noch nicht zur TEPS-Elektronikstruktur des Supreme. Der fährt nämlich noch eine Entwicklungsgeneration hinterher – nicht mal die Ölstandskontrolle per Onboard-Diagnose ist möglich. Das freut die einen, die auf bewährte Technik setzen. Fest steht aber: Das MAN-Flaggschiff muss sich in der technischen Entwicklung eindeutig hinter den VIP-Produkten von Neoplan einreihen. Zwei Jahre soll es noch dauern bis zur Coach-Überarbeitung. Dann soll ein großer Rundumschlag mit neuen Längen erfolgen. Gut möglich, dass MAN dann auch in der Türkei ein neues Verfahren für den Korrosionsschutz einführt – mit Blick auf den Wettbewerb wird es höchste Zeit.

Unser Fazit. Kein Zweifel, der Lion's Coach Supreme bietet viel Bus fürs Auge. Extrovertiert (keineswegs als graue Maus) rollt er zum Kunden, ohne die Kerntugenden zu vernachlässigen. Bei allem optischem Aufwand bleibt er ein braver Arbeiter mit moderner Technik, die sich mit jedem Wettbewerber messen kann. Ein gelungenes Konzept zu günstigen Preisen, ganz nach dem Geschmack der Branche. Nur schade, dass es zum Einstand ein wenig an Mut und Liebe zum Detail gefehlt hat. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

WOLFGANG TSCHAKERT