



Ungewöhnlich dynamisch im Auftritt, funktionell im Einsatz – MAN Überlandbus Lion's Regio

# Eine Prise Fernweh für die Linie

Mit viel Schwung startet der neue Überlandbus von MAN seine Karriere. Beflügelt mit einem Design-Preis und ersten Verkaufserfolgen soll jetzt endlich der Durchbruch am Markt gelingen.

**V**ernünftige Überlandbusse gab es bei MAN ja schon immer – auch die letzte Generation mit der internen Bezeichnung A 01 verfügte über ein ordentliches Fahrwerk und sparsame Motoren. Ebenso vernünftig war die Verpackung, schrecklich nüchtern und altbacken. So überließ man das Geschäft weitgehend dem Marktführer Setra, der

dieses Segment mit seinem variantenreichen Programm überaus erfolgreich bearbeitete.

Doch bei der Neuauflage hat der MAN-Vertrieb jetzt die Nase vorn, bereits ein Jahr vor der Neuvorstellung der neuen 400er Multiclass präsentierte man den neuen Lion's Regio, erste Fahrzeuge drehen bereits bei der Deutschen Bahn, ver-

schiedenen Regionalverkehren und Privatkunden ihre Runden. Die Ambitionen bei MAN sind groß – Thomas Hartmann, der Chef der deutschen Vertriebsgesellschaft, sieht für den Regio und sein Neoplan-Pendant immerhin 25 Prozent Marktanteil durchaus als realistische Zielgröße an. Das würde allein 200 Einheiten für Deutschland bedeuten, letztlich könnte das neue Überlandprogramm dem leidgeprüften MAN-Vertrieb das erwünschte Zusatzgeschäft bescheren.

Die Verkäufer haben es aber auch nicht schwer, ihren neuen Doppelverdiener anzupreisen. Vielleicht ist es die Prise Fernweh für die Linie, die den rundlichen MAN von seinen Wettbewerbern wohlthuend abhebt. Mit großen Seitenscheiben sucht er die Nähe der Stadtlinien-Kollegen, seinen dynamisch gerundeten Charakterkopf teilt er mit den Reisebussen Coach und Star. Die gut proportionierte Form kommt mit wenig Zierrat aus. Die silberne Schwinge an der B-Säule trennt das Cockpit optisch vom Fahrgastraum, eine obligatorische Zierleiste über dem Kofferraum teilt die Seitenansicht horizontal. Mit einem dunklen Streifen kaschiert die großzügige Seitenverglasung geschickt die fehlende Verblechung. Damit sparen die Techniker im



**Imagewandel der Marke – Fahrer schätzen ihren Lion's Regio.**

Werk Ankara einen ganzen Fertigungsschritt. Neuland beschritt MAN auch bei der Auswahl der Werkstoffe, die Kofferklappen und Radhäuser bestehen aus pultruiertem Kunststoff mit erhöhtem Glasfaseranteil. Das stabile Material spart Gewicht, der vorn, hinten und auf dem Dach mit Kunststoff eingekleidete Regionalbus wird vom Hersteller mit 12.180 kg angegeben. Auf 12,25 m Länge kann er maximal bis zu 57 Fahrgäste sitzend befördern, sein durchladbarer Kofferraum taugt mit 5,6 m<sup>3</sup> auch für Flughafen-transfers.

Breite Einstiege geben den Weg nach innen frei, hinter Stufe 2 in Fahrzeugmit-



**Stilvolles Heck mit integrierten LED-Rückleuchten**



**Maße**

Gesamtlänge .....	12.250 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe .....	3.400 mm
Radstand .....	6.120 mm
Überhang vorne .....	2.780 mm
Überhang hinten .....	3.350 mm
Wendekreis .....	21.026 mm
Innenstehhöhe .....	2.210 mm
Kofferraumvolumen .....	ca. 5,6 m <sup>3</sup>
Leergewicht .....	12.180 kg
Testgewicht .....	18.080 kg
Sitz-/Stehplätze/Reiseverkehr ..	49+1/22/51+1+1

**Antriebsstrang**

**Motor:** wassergekühlter Reihensechs-Zylinder D2866 LUH 28, horizontal im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 11.967 cm<sup>3</sup>, Leistung 228 kW/310 PS bei 1.900 U/min, maximales Drehmoment 1.400 Nm bei 1.000 – 1.300 U/min

**Kraftübertragung:** Einscheibentrockenkupplung, 6-Gang-Synchrongetriebe ZF 6S-1.901, Übersetzungen i = 6,32 – 0,81, 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, Radeinschlag Vorderachse max. 56 Grad; hinten starre Antriebsachse; Achsführung durch Längslenker 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.



Stunde der Wahrheit an der Tankstelle – der MAN zeigt sich mit durchschnittlich 24,7 l/100 km im Test ausgesprochen genügsam.

te sitzt der optionale Behindertenlift. Wer im Innenraum eine bunte Welt mit Formen und Farben erwartet, wird vom schlichten Einheitsgrau des Innenraums enttäuscht. Funktionalität geht eben vor, und hier kann man dem MAN nur wenig vorwerfen. Reinigungsfreundliche Materialien, bequeme Kiel-Sitze und ein breiter Mittelgang zählen zu den Pluspunkten. Das indirekte Innenlicht blendet die Fahrgäste auch bei voller Stärke nicht, die Leuchtröhren strahlen von den Handläufen an den Gepäckablagen zur Decke. Ein luftiges Raumgefühl wird mit 860 mm Bodenhöhe erreicht – im 2,22 m hohen Mittelgang dürfen selbst Basketballspieler aufrecht gehen. Groß gewachsen sollte man auch sein, um die Gepäckablagen zu erreichen – rutscht die Tasche zur Dachkante, steht eine sportliche Kletterpartie an. Über die gesamte Fahrzeuglänge gibt es nur wenige Haltemöglichkeiten, empfehlenswert sind Sitzlehnen mit Haltegriffen.

Eine ausgewogene Temperierung und Belüftung hat Tradition in MAN-Bussen, hier macht auch der Regio keine Ausnahme. Die Luft strömt über den Dachaufbau in die Kanäle, wo sie thermostatgesteuert erwärmt oder auf Wunsch auch gekühlt über Schlitze in den Gepäckablagen an den Innenraum abgegeben werden. Die Grundlast an Wärme übernehmen die Seitenwandkonvektoren. Eine schnelle

Auskühlung an Haltestellen verhindert ein Heizgerät im vorderen Einstieg. Das funktioniert soweit recht gut, arbeitet das Klimasystem aber unter Volllast, rauschen die Gebläse wie ein Jet in der Startphase.

Die Fahrer werden ihren MAN schätzen – hinter dem Steuer findet man auch als Langbeiner bequem Platz und freut sich über das attraktive ovale Cockpit. Tadellos bleibt der NTS-Fahrersitz, der sich perfekt auf die Statur des Chauffeurs einstellen lässt. Vor sich schaut man auf analoge Instrumente mit schickem Chromring, rechts und links kecke Lüfterdüsen, auch die Schalter haben ihre Ordnung.

**MESSWERTE**

**Beschleunigung**

0–60 km/h .....	19,4 s
0–80 km/h .....	30,4 s
0–100 km/h .....	46,6 s

**Innengeräusche**

80 km/h (Front/Mitte/Heck) 67,5/67,3/70,2 dB(A)
100 km/h (Front/Mitte/Heck) 68,6/69,9/71,5 dB(A)

**Kraftstoffverbrauch**

Autobahn.....	24,1 l/100 km
Landstraße .....	25,1 l/100 km
Bergwertung .....	148,9 l/100 km

**Testverbrauch gesamt**  
 Verbrauch Ø ..... 24,7 l/100 km  
 (356 gefahrene Kilometer)

Ø = Durchschnitt



**Mittschiffs überzeugt der Lion's Regio mit einem breiten Einstieg und Doppeltür.**



**Die Kofferklappen aus Kunststoff an Scharnieren montiert – dahinter 5,6 m³ Stauraum.**



**Für den Chauffeur viel Platz, ein bequemer Fahrersitz und ein neu entwickeltes Cockpit.**

An Ablagen in Reichweite herrscht Mangel, der Fahrer hat seine wichtigen Alltagsaccessoires mit Bedacht zu verwalten. Der Überblick nach vorn und zur Seite verdient die Note Gut, wengleich die Vibrationen der Außenspiegel irritiert. Der Innenspiegel dürfte gern etwas größer ausfallen, um die Mitfahrer besser im Blick zu haben. Die elektrische Verstellung der Sonnenrollos ist wohl dem Rotstift der Controller zum Opfer gefallen, sitzend kann man sie jedenfalls nicht bedienen. Dennoch attestieren wir dem Regio eine einfache Bedienung, einfach Platz nehmen und wegfahren.

Wenn der MAN rollt, kommt erstmal Freude auf. Auch wenn diesmal nur der Basis-Motor mit 310 PS zum Zug kommt, nimmt der 18-Tonner rasch und mit wenig Schaltarbeit an Fahrt auf. Dem relativ großvolumigen D28-Sechszylinder reichen in der Regel niedrige Drehzahlen, für Tempo 100 genügen 1.560 Umdrehungen im großen Gang. Dann aber steht der mild aufgeladene Turbodiesel mit mehr als 90 Prozent seiner Nennleistung schon gut im Saft. Auf Landstraßen bei 80 km/h rollen wir mit Kraftstoff sparenden 1.250 Umdrehungen im großen Gang.

Nur wenn es steiler wird, zeigt sich der liegende Motor wenig motiviert – seine Unwilligkeit beim Ausdrehen der Gänge ist typisch für einen Drosselmotor. Im Normalfall reicht die Einstiegsmotorisierung, die zudem mit dem teuren Kunststoff recht maßvoll umgeht. Für anspruchsvolle Topografie, aber auch für den Doppelverdiener, empfiehlt sich mit 360 PS und 1.700 Nm das wesentlich stärkere Aggregat.

**Ohne Einschränkungen omnibusfein und sehr leistungsfähig ist die EBS-Bremsanlage.**

Bewährter Partner beider Motoren ist das gut gestufte Sechsgang-Getriebe von ZF. Der Schalthebel lässt sich trotz der geringen Laufleistung schon flink und exakt durch die Gassen ziehen – so ergibt sich schnell ein flüssiger Fahrstil. Der MAN zieht exakt und leichtfüßig seine Bahn, die Lenkung besticht mit Präzision, wenn es auf welliges Landstraßen-Geläuf

geht. Ohne Kraftaufwand werden enge Passagen in Innenstädten genommen, ohne auf Autobahnen mit übertriebenen Reaktionen zu nerven. Untadelig ist der Geradeauslauf, ohne in den Kurven zu patzen.

Der Lion's Regio eilt straff gedämpft und mit geringer Seitenneigung über Landstraßen dritter Ordnung. Den Fahrer mag es freuen, für Fahrgäste ist es ein Schuss Sportlichkeit zu viel. Denn auf Querrinnen und Fahrbahnoberflächen minderer Qualität überträgt das Regio-Fahrwerk die Sünden der Straßenbauer deutlicher als nötig nach innen. Sind es die Dämpfer, trägt der vordere Querstabilisator dazu bei? Jedenfalls reicht der voll ausgelastete Lion's Regio trotz gleicher Gene längst nicht an die Ausgewogenheit seiner Reisekollegen heran. Auch in Sachen Geräusentwicklung darf noch nachgearbeitet werden. Auf Autobahnen im Teillastbetrieb vernimmt man vor allem Wind- und Achsgeräusche. Doch im Heck wird es laut, wenn der Motor beim Beschleunigen auf Touren kommt. Vorne beschallen die Radgeräusche, besonders bei nasser Fahrbahn rauscht es gut vernehmbar durch die Abluftabsaugung des vorderen Einstiegs nach innen.

Ohne Einschränkungen omnibusfein und sehr leistungsfähig ist die EBS-Bremsanlage. Gefühlsecht lässt sich das Bremspedal bedienen, im Notfall wirft der Regio per Bremsassistent den Anker. Weniger Biss zeigt der ZF-Intarder, der für die alltäglichen Geschwindigkeitsanpassungen ruhig mit mehr Wirkung glänzen könnte. Die Ausstattung mit ESP gibt

## Fazit: MAN Lion's Regio

Der Lion's Regio sammelt Sympathiepunkte, wo immer er fährt. Er ist jung und dynamisch – und ganz gewiss nicht langweilig. Er verspricht auf den ersten Blick viel und hält im Innenraum nur wenige Überraschungen bereit, ganz wie es den Kunden gefällt. MAN baut Buses for Business – der Regio passt nahtlos in diese Kategorie. Wenn ihm jetzt noch ein wenig Produktpflege gegönnt wird, kann er noch zu großer Form auflaufen.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert**



**Schmucklose Inneneinrichtung in Einheitsgrau – Wasserpuppen als Testballast auf den Sitzen.**

es nur auf Wunsch, sollte aber auch im schnellen Überlandverkehr nicht eingespart werden – der nächste Winter kommt schließlich bestimmt.

Ein reichhaltiges Regio-Programm kann MAN seinen Kunden bislang nicht bieten. Das Angebot beschränkt sich auf den Zweiachser mit 12,25 m und den



**In luftiger Höhe die Gepäckablage, für vergessene Gepäckstücke muss der Fahrer klettern.**

dreiachsigen Truppentransporter mit 13,90 m Länge und auf Motorisierungen von 310 bis 410 PS. Freilich lässt sich der Regio mit Reisebus-Bestuhlung, Küche und Toilette zum Alleskönner ausflugstauglich machen. Das günstige Leergewicht mag den Ausschlag gegeben haben, dass schon bald ein Zweiachs-Regio mit



**Mit Stehperron oder vier zusätzlichen Sitzplätzen in Fahrzeugmitte**

13 m Länge eine weitere Lücke schließt. Auch stehen neue D20-Sechszylinder mit Euro-4-Abgasqualität unmittelbar vor ihrer Einführung. Die ultramodernen 10,5-Liter-Diesel sollen alles besser können – mit mehr Drehmoment bei gleicher Leistung und einem PM-Kat für saubere Abgase.

**WOLFGANG TSCHAKERT**