

# TEST MAN Lion's Star RHS 464

Wendepunkt einer Regenfahrt:  
Der Lion's Star vermittelt  
seinen Passagieren ein ausge-  
sprochenes Sicherheitsgefühl.



## Eleganz und Stärke

Vorgestellt wurde er bereits im Herbst 2001 – zur IAA Nutzfahrzeuge 2002 begann die Auslieferung der ersten Baumuster. Fest steht: Technisch und optisch hat der neue Lion's Star von MAN zum internationalen Reisebus-Wettbewerb aufgeschlossen.

**D**er Wetterbericht hatte bereits am Vortag von einem aufziehenden Tief berichtet. Ein letzter zweifelnder Anruf bei MAN wurde dort mit einem klaren „Ja“ beantwortet, schließlich sei der Lion's Star kein Schönwetter-Fahrzeug. Selbstbewusstsein zeigen die MAN-Begleiter auch noch am Ausgangspunkt des Tests, wo über die Ergebnisse spekuliert wird. Bei unserem Fahrzeug handelt es sich um den stärksten Serien-Zweiachser des Marktes, 460 PS und 2.100 Nm setzen die Marke für den Wettbewerb.

Mit dem neuen Lion's Star möchte sich MAN auf dem Reisebusmarkt neu posi-

tionieren. Und natürlich Terrain zurück gewinnen, das in den letzten 20 Jahren schleichend verloren ging. Zuletzt konnten jährlich nur noch etwa 100 Fahrzeuge des letzten Lion's Star europaweit abgesetzt werden: Die Optik des Hochdeckers war zu hausbacken, den Mut für größere Designschritte brachten die Entscheidungsträger angesichts schwindender Marktanteile nicht auf. Das kann man den Managern der MAN Bus GmbH heute nicht mehr vorwerfen. Der Lion's Star ist unübersehbar neu, sein Auftritt selbstbewusst.

Die erste Auszeichnung folgte auch gleich nach dem ersten Auftritt: Werbe-



Waschanlagen-  
freundlich: Die  
Außenspiegel  
werden vor die  
Frontscheibe  
geklappt.



Der riesige  
Spoiler sorgt  
für eine saube-  
re Heckscheibe.



Design im Innenraum: markanter Dachabschluss an der Heckscheibe (links), runde Ecken und saubere Verarbeitung auch bei Toilette und Bordküche

wirksam wird der Lion's Star mit dem „Reddot“-Award für gelungenes Produkt-Design prämiert. Der Betrachter ist mit Rundungen konfrontiert, wohin das Auge blickt, Radien, die miteinander korrespondieren. Wesentlicher Fixpunkt für das Auge ist die dominante C-Säule, deren Form sich in der Heckgestaltung wiederfindet. Gleichzeitig dient die mit gebürstetem Aluminium verkleidete Schwinge für die Karosserie als Überrollbügel, die selbstverständlich die Festigkeitsnorm der EU nach ECE R 66 erfüllt.

### Spielraum nach unten: Trotz Regen und Gegenwind erzielt der Lion's Star Auto- bahn-Verbräuche von nur 24 l/100 km.

In Sachen Festigkeit hat der Neue seinem Vorgänger einiges voraus. Weder Klappergeräusche noch ein Zirpen der Dachpartie dringen auf Schlechtwegstrecken an unser Ohr. Die Klappen schließen perfekt, die Türen sitzen exakt eingepasst, so dass nur wenig Fahrgeräusche ins Innere dringen. Der stabile und verwindungsfeste Unterbau ist auch die Grundvoraussetzung für guten Federungskomfort und sichere Fahreigenschaften.

Dass allein massiver Einsatz von Material heute nicht mehr zum Erfolg führt, beweist die aktuelle Gewichtsdiskussion.

Mit einem Leergewicht von 14.500 kg liegt der Lion's Star im Mittelfeld zwischen ausgesprochenem Leichtbau und Schwergewicht. Natürlich haben all die Rundungen neben ästhetischen Gesichtspunkten auch einen technischen Hintergrund. War es den Designern ein ernstes Anliegen, mit Wölbungen und Radien die quaderförmige Gestalt des Buskörpers aufzulösen, so liegen die technischen Ursachen zum Einen in einer verbesserten Aerodynamik und einer höheren Festigkeit der Außenflächen. Die fast erotische Gestaltung des Hecks bietet die Chance zu einer verbesserten Raumnutzung. Der große Dachspoiler im Heck verringert den Unterdruck hinter dem Fahrzeug und hält die Rückseite des MAN sauber. Weniger überzeugt sind die MAN-Techniker wohl von den Radhaus-Verkleidungen an der Hinterachse, die bei den ersten Auftritten des neuen Modells noch gezeigt wurden. Wir haben sie an unserem Testfahrzeug vermisst, wo sie die Sprühnebel auf den regennassen Straßen wirkungsvoll vermindert hätten.

Der Lion's Star ist ein Standard-Fahrzeug, das nur in einer Höhe von 3.685 mm und einer Länge von 12 m zu haben ist. Wer mehr Passagier- oder Kofferraum-Kapazität möchte, muss zum dreiaxigen Raumschiff Topstar mit 13,7 m Länge und 57 Fahrgastplätzen greifen. Neben der Topmotorisierung mit 460 PS kann der Kunde den 410 PS starken 12-l-Motor wählen. Bereits die Grundausstattung des Zweiachsers ist reichhaltig, der Kunde erhält für etwa 250.000 Euro ➤



## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.655 mm
hinterer Überhang	3.260 mm
vorderer Überhang	2.680 mm
Spurkreisradius	16.550 mm
Wendekreis	20.610 mm
Böschungswinkel	9 Grad
Fußbodenhöhe	1.479 mm
Innenstehhöhe	1.950 mm
Kofferraumvolumen	10,3 m³
Gepäckablage	2 m³
Einstieghöhe vorn/hinten	349/349 mm
Leergewicht	ca. 14.540 kg
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder D2876 LOH 03, stehend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 12.816 cm³, Bohrung/Hub 128/166 mm, Nennleistung 338 kW/460 PS bei 1.700 bis 1.900/min, maximales Drehmoment 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.300/min. **Kraftübertragung:** Automatisierte Einscheibentrockenkupplung; automatisiertes Getriebe ZF 12 AS 2300 B, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78; einfach untersetzte Hinterachse i = 3,36

### Fahrwerk

**Federung:** ECAS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren, vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B) mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, hinten starre Antriebsachse (HY-1336-B), vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer; Reifen 295/80 R 22,5. **Bremsen:** Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorne und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse Intarder (ZF) mit Bremsomatfunktion, ABS und abschaltbare ASR. **Lenkung:** Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocomtronic 8098, geschwindigkeitsvariabel geregelt, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung

### Heizung/Lüftung/Klima

**Heizung:** Vollautomatisch geregelte Konvektoren-Warmwasserheizung mit gebläseunterstützten Modulen; Frontheizgerät 21,7 kW, Einstiegsheizer 3,9 kW, Seitenwandheizer 5 kW, Dachkanalheizung mit elektronischer Regelung und einer Heizleistung von 5 kW/h; Standheizung Webasto Thermo 350. **Lüftung/Klima:** Belüftung über elektronisch geregelte Dachklimaanlage, Entlüftung über Unterdruckzone über dem Vorderwagen; separate Klimatisierung des Fahrerplatzes, MAN-Klimaanlage mit Sekundärkreislauf, Regelung der Innenraumtemperatur durch vollautomatische Klimasteuerung.

# TEST MAN Lion's Star RHS 464



**Der Kraftprotz, mittig stehend im Heck (oben)  
Aus Gewichtsgründen vor die Vorderachse  
platziert: Batterien und Waschwasser**

sammenhang ist auch die Klimaanlage zu nennen, die nur noch über geringe Mengen des Kühlmittels R 134a verfügt. Das Fahrzeug selbst wird mit einer Wasser-Glykol-Mischung gekühlt und beheizt. Alle wesentlichen Komponenten sind zu einer Kühleinheit kompakt im Heck zusammengefasst und können zu einer Revision einfach komplett entnommen werden.

Die neue Designqualität macht vor dem Innenraum nicht Halt. Helle und freundliche Farben bestimmen das Bild und natürlich die Rundungen und Radien, die sich von außen nach innen fortsetzen. Besonders gelungen ist der ge-

**Die Grundausstattung ist reichhaltig. Der Kunde erhält für rund 250.000 Euro keine Magerversion.**

schwungene Dachabschluss im Innenraum, der liebevoll auch die oberen Heckleuchten im Innenraum betont. Die Videomonitorre passen sich dem Outfit organisch an. Die Servicesets mit Lüftungsdüsen, Halogenlicht und Ruftaste entsprechen ebenfalls der runden Formensprache des Fahrzeugs. Komfortabel ist natürlich der ebene Fußboden, der zwar die Stehhöhe im Mittelgang reduziert, aber den Zugang zu den Sitzen enorm erleichtert. Nicht ganz ins Bild passen die eingebauten Avance-Sitze von Kiel. Sie sind optisch keine Offenbarung

und mit ihrem knappen Zuschnitt gerade mal für Schlanke konzipiert. Und wo wir schon beim Meckern sind: Auffallend als Designer-Sünden sind der Türmechanismus der Vordertür mit seinem rustikalen Querbalken sowie das unverständlich zergliederte Fahrerfenster.

Eine ausgesprochen starke Seite zeigt der Lion's Star beim Thema Heizung und Lüftung. Belüftet wird seitlich über den Handgepäckklappen durch Dachkanalöffnungen, wodurch die Frischluft sanft und zugfrei über den beleuchtbaren Handlauf an die Decke geleitet wird. Die Frischluft wird am Dachaufbau der Klimaanlage eingeleitet, entlüftet wird über Unterdruckzonen im Vorderwagen. Beheizt wird der Innenraum über Konvektoren und Gebläseelemente. Die Fahrgäste werden so gleichbleibend mit wohliger Wärme versorgt, ohne durch laute Gebläse gestört zu werden. Allein die oberste Gebläsestufe des Bugschrank-Heizers fiel hier aus der Reihe: Sie übertönt selbst bei Autobahntempo die Windgeräusche. Schade, denn sonst herrscht Ruhe im MAN. Die Antriebsaggregate im Heck sind gut abgeschirmt, auch die Antriebsachse gibt keine lästigen Resonanzen von sich. Die Türen schließen hervorragend und lassen das Gros der Fahrgeräusche außen vor.

Wer eine Fahrertür sucht, sucht vergebens. Dafür öffnet sich die Fronttür rechts per Fernentriegelung, das fummelige Prozedere mit mehreren Schlüsseln hat endlich ein Ende. Der Platz hinter dem Steuer ist attraktiv und ungewohnt aufgeräumt – auch der sonst im Weg stehende Schalthebel hat ausgedient. Die Schaltarbeit übernimmt Kollege Fahrzeugführungsrechner. Wer gern von Hand schaltet, kann dies mit einem Hebel an der Lenksäule tun, ohne ein Kuppelungspedal zu bedienen. Das griffgünstige Lenkrad aus der LKW-Abteilung geht gut zur Hand und kann per Knopfdruck exakt auf die individuelle Sitzposition eingestellt werden.

Die Bedienungsergonomie passt für jeden normal großen Fahrer, man gewöhnt sich sogar rasch an die stehende Trittplatten-Pedalerie. Rund um den Fahrerarbeitsplatz nehmen die Designer Anleihen von trendigen PKW-Produkten wie Wurzelholz auf dem Armaturenrä- ➤

keine Magerversion. Serienmäßig im Grundpreis enthalten sind so wichtige Komfortbausteine wie die Klimaautomatik mit Wassertechnik, das automatisierte Getriebe Tipmatic, Bordcomputer und zahlreiche andere Detaillösungen.

Technisch ist der Lion's Star auf der Höhe seiner Zeit, und seine Betreiber erfreuen sich an der vereinfachten Wartung des neuen MAN-Stars. Alle 80.000 km oder einmal im Jahr muss sich das Fahrzeug zum Service in der Werkstatt einfinden. Das Fahrwerk ist komplett wartungsfrei, weder an den Radlagern, den Radführungen noch an der Antriebswelle finden sich Schmiernippel. Geringe Standzeiten erfordert eine Reparatur von Antriebsaggregaten, die mit ihrer Peripherie als Modul zusammengefasst mit wenigen Montageschritten komplett ausgebaut werden können. In diesem Zu-

# TEST MAN Lion's Star RHS 464



Endabrechnung nach dem Tanken: ein achtbares Ergebnis nach Regen und Sturm

## MESSWERTE

### Kraftstoffverbrauch

Autobahn	26,6 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	97 km/h
Landstraße	24,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	69 km/h
Bergwertung 1 (+ Handling)	53 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	51 km/h
Bergwertung 2	143,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	51 km/h

### Beschleunigung/Elastizität

0-50 km/h	16,2 s
0-80 km/h	30,9 s
0-100 km/h	44,8 s
60-100 km/h, 12. Gang	22,11 s

### Innengeräusche

80 km/h Front/Mitte/Heck	63,5/62/66 dB(A)
100 km/h Fronti/Mitte/Heck	67,8/65,9/69,5 dB(A)

### Testverbrauch gesamt

gefährte km	356 km
Verbrauch Ø	27,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	77,5 km/h

### Testbedingungen

starker Regen/stürmischer Wind; 12° C

Ø = Durchschnitt

ger oder Lüftungsrosetten à la Audi TT. Im designorientierten Lion's Star könnten wir uns statt der schnöden Plastikrosetten poliertes Aluminium gut vorstellen, ebenso stünde dem Lion's Star ein handschmeichelndes Lederlenkrad für den Profi am Steuer gut zu Gesicht. Die Armaturen wurden auf das notwendige Maß abgespeckt, neben Tachometer und Drehzahlmesser informieren vor allem Warnleuchten und ein Zentraldisplay über den Zustand des Fahrzeugs.

Bereits auf den ersten Metern gefällt die geschmeidige Art des Abrollens. Sanft rollt der auf 18 t ausgeladene Lion's Star über schlechte und glatte Fahrbahnoberflächen, ohne den Fahrgast mit groben Stößen oder vertikalen Schwingungen in Aufruhr zu versetzen. Die aus dem Vorgänger stammende und nur leicht optimierte Einzelradaufhängung vorn und die aufwändig geführte Hinterachse mit vier Luftbälgen zeigen sich wieder von ihrer besten Seite. Präsentiert sich die Federung als außerordentlich schluckfreudig, so hält die variable Dämpfung mit wegabhängigen Stoßdämpfern den Hochdecker stabil auf Kurs. Zwar ist das Fahrwerk komfortorientiert ausgelegt, doch lassen sich auch kurvenreiche Straßen

*Weniger ist mehr: Wer wirtschaftlich denkt, ist mit dem kleineren Motor und 410 PS besser bedient.*

ordentlich zügig fahren, ohne das Schiff ins Schlingern zu bringen. Einen nicht unwesentlichen Anteil an der vermittelten Fahrfreude kann die geschwindigkeitsvariable Lenkung für sich verbuchen. Im Stadtverkehr ist die Servocomtronic von ZF direkt und leichtgängig, bei hohen Autobahngeschwindigkeiten arbeitet sie mit mehr Weg und Widerstand, aber zielsicher und präzise.

Wenn auch ohne ESP noch das letzte Quäntchen Sicherheit fehlt, zeigt die gut beherrschbare Neigung zum Untersteuern dem Fahrer rechtzeitig die Haftgrenzen des Fahrwerks auf. Und das ist gut so: Schließlich hat der Motor unseres Testfahrzeugs Dampf bis zum Abwinken. Mit

einem souveränen Überschuss an Kraft und Leistung bügelt der 460 PS starke Reihensechszylinder alle Bergstrecken des Voralpenlandes, ohne das Getriebe (und den Fahrer) groß zu fordern. Bereits tief im Drehzahlkeller finden sich die notwendigen Newtonmeter Kraft, bei 800 Umdrehungen der Kurbelwelle verleihen mehr als 2.000 Nm dem 18-Tonner eine bislang nicht gekannte Vorwärtsdynamik. Und so beansprucht der Fahrer selten Drehzahlen über 1.500 Umdrehungen, um zügig voran zu kommen.

Gerade mal 1.375 Umdrehungen benötigt der starke 12,8-l-Motor für Tempo 100 und verfügt so über reichlich Reserven an Autobahnsteigungen. Die Stunde der Wahrheit für den Antrieb schlägt auf einem 3,6 km langen Zehnprozenter: Mit einem Schnitt von 51,24 km/h bewältigt der MAN die Bergstrecke als bislang schnellster Reiseomnibus mit der Gewissheit, dass einige Zehntel mit Bremsen wegen regennasser Straßen verschenkt wurden. Wie viel Leistung braucht ein Bus? Wir meinen: Weniger ist mehr, wer wirtschaftlich denkt, ist mit dem kleineren der beiden MAN-Sechszylinder und 410 PS Motorleistung besser bedient.

Das Zusammenspiel der AS-Tronic mit dem starken Triebwerk im Heck klappt nicht nur am Berg vorzüglich. Allenfalls extreme Bedingungen lassen uns zum Schalthebel an der Lenksäule greifen. Die Bedienung verlangt keine Vorbildung: einfach einsteigen und losfahren. Die Schaltgeschwindigkeit des rechnergesteuerten Zwölfganggetriebes reicht für alle Lebenslagen, während der Schaltkomfort der ZF-/MAN-Koproduktion Tipmatic auch kritische Fahrer überzeugt. Nur sollten die Fahrer ihr Schuhwerk durchaus sorgfältig auswählen – denn dünnsohlige Slipper oder Turnschuhe sind hier gefragt. Denn die Arbeit am Gaspedal erfordert viel Gefühl im rechten Fuß.

Die Dynamik des fahraktiven MAN-Hochdeckers aus deutsch-türkischer Koproduktion ist über jeden Zweifel erhaben, doch wie steht es um den Verbrauch? Trotz starkem Regen und zum Teil stürmischem Gegenwind erzielen wir auf Autobahnen beachtliche 24 Liter auf 100 Kilometer.



Gute Sicht nach vorn durch die weit nach oben gezogene Windschutzscheibe

## Fazit

Zu den technischen Qualitäten kauft der Kunde nun einen Zusatznutzen: Der Lion's Star gefällt auch seinen Fahrgästen. Neben dem frischen Erscheinungsbild zählen untadeliges Fahrverhalten und ein hoher Fahrkomfort zu den herausragenden Eigenschaften des Fahrzeugs. Unser Testfahrzeug legte mit 460 PS außerordentliche Fahrleistungen an den Tag. Die Wirtschaftlichkeit für den Betreiber kommt nicht zu kurz, wenn er den richtigen Motor wählt. Die technische Plattform mit Motor, Fahrwerk, Bremsen und Elektronikstruktur ist bewährt, so dass der Kunde nicht mit großen Kinderkrankheiten rechnen muss.

Trockene Fahrbahnen und bessere Wetterbedingungen lassen noch Spielraum auf den einen oder anderen Liter weniger. Einige Zehntel gehen sicher auf das Konto des starken Motors, der seine Fahrleistungen nur so aus dem Ärmel schüttelt.

Mit dem Lion's Star ist es den MAN-Technikern nicht nur gelungen, zum

Wettbewerb nicht nur aufzuschließen. In einzelnen Disziplinen setzt der neue MAN-Reisebus sogar neue Maßstäbe. Absehbar ist der baldige Einzug weiterer elektronischer Heinzelmännchen wie ESP und die automatische Tempomatregelung ACC.

Ob der MAN Lion's Star ein Markterfolg wird, hängt nicht zuletzt von der

Preisgestaltung ab. Schließlich sitzt ihm ein Konkurrent aus dem eigenen Stall im Nacken.

Der MAN Lion's Coach, mit weniger Ausstattung und gleicher Plattform im selben Werk gefertigt, wird demnächst an die ersten Kunden ausgeliefert. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.

WOLFGANG TSCHAKERT