

Allseits bekanntes Erscheinungsbild, die Innovationen des Neuen sind erst auf den zweiten Blick erkennbar.



## Auf extrabreiten Sohlen

**Zuletzt stand er im Schaufenster des UITP-Kongresses in Madrid – jetzt geht er nach eingehender Erprobung in den Einsatz. Der neue MAN-Niederflurbus NL 283 kann fast alles besser – mit neuem Raumkonzept und drei Türen, neuem Antrieb und viel Komfort.**

*Der NL 283 rollt auf extrabreiten Single-Reifen der Dimension 455/45 R 22,5 und löst im dreitürigen Niederflurbus die althergebrachte Zwillingsbereifung ab.*

**W**ährend des Fototermins erntet der blaue MAN neugierige Blicke – die Busfahrer am Busbahnhof deuten das rote Erprobungskennzeichen am Fahrzeug und fragen zweifelnd: „Ein neuer Typ?“ Sie liegen richtig, obwohl das Blechkleid dem althergebrachten Erscheinungsbild der Stadtbusse von MAN entspricht. Doch wie so oft lohnt ein zweiter Blick – wer dem Fahrzeug näher tritt, kann die Neu-

igkeiten erkennen. Sie liegen teils unter der Karosserie, der Lohn der Bemühungen kann im Innenraum begutachtet werden. Warum diese Weiterentwicklung, zu der sich die MAN-Techniker entschlossen haben? Die Kunden sind anspruchsvoll, ihre Fahrgäste verlangen nach modernen Niederflurkonzepten, die bis in Fahrzeugheck reichen. Vor allem die Betreiber aus zahlreichen europäischen Ländern wünschen drei Türen für den 12 m

langen Standardbus, eine Heckplattform und möglichst keinen durch viele Stufen zerklüfteten Boden. Diese Aufgabenstellung verlangte von den Konstrukteuren ein neues Antriebskonzept: Sie versetzten den Motor stehend auf die linke Seite und gruppierten für mehr Raumgewinn die Fahrzeugkühlung samt der sonstigen Motorperipherie über den Motor. Die Freifläche neben dem Motorturm wird so zur großzügigen Heckplattform mit mehr

Raum für einen beschleunigten Fahrgastfluss. Gleichzeitig setzen die Antriebspezialisten hinter die Motorklappe des Newcomers auch das Modernste, was die MAN-Motorentchnik derzeit hergibt – vormontiert auf einem Rahmen den mit 6,9 l Hubraum kleinvolumigen Common-Rail-Diesel mit 280 PS und 1.100 Nm Drehmomentmaximum. Ein weiterentwickeltes Common-Rail-Einspritzsystem von Bosch mit maximal 1.600 bar Einspritzdruck versorgt den 24 V-Reihensechszylinder der D08-Baureihe mit Kraftstoff. Sein besonderes Kennzeichen: feine Manieren, der Niederflrbus profitiert vom weitgehend vibrationsfreien Motorlauf des neuen Antriebs.

Trotz Turmbauweise geht es im Fahrzeuginneren auch bei voller Fahrt bemerkenswert ruhig zu – auch das Gehör der Passanten wird nur wenig belästigt, wenn der Linienbus in der bevölkerten Innenstadt Fahrt aufnimmt. Das Leistungsangebot von 280 PS ist nicht gerade wenig, im Zusammenspiel mit dem Voith-Getriebeautomaten beschleunigt der schwere 18-Tonner kräftig aus den Haltestellenbuchten und verfügt auch über genug Reserven für hügelige Topografien oder eine Klimaanlage auf dem Dach. Das neue Antriebsaggregat kann mit den gängigen CRT-Abgasfiltern ausgestattet werden und soll technisch be-



**Sozialverträglich: Mütter mit Kinderwagen schätzen den breiteren Durchgang an der Hinterachse.**



**Kraftquelle links stehend im Heck: Reihensechszylinder D 0836 mit Common-Rail-Direkteinspritzung und 280 PS, Nebenaggregate und Kühlung über dem Motor angeordnet.**

reits für die kommenden Euro 4-Abgasgrenzwerte gerüstet sein. Gleichzeitig mit der neuen Antriebslösung hält im Fahrzeug-Heck ein attraktives Raumkonzept Einzug. Steht maximales Platzangebot im Vordergrund, kann der Neue für 100 Fahrgäste zugelassen werden. Gegenüber der Hecktür am Motorturm kommt eine attraktive Rundsitzzecke zum Einbau, platzsparend an der Rückwand der stufenfreien Heckplattform sind gepolsterte Stehplätze zum Anlehnen. Geopfert werden dafür die letzten drei Hecksitzreihen.

Raum gewinnen die Konstrukteure auch durch den breiten Mittelgang über der Hinterachse, der gleichzeitig für einen beschleunigten Fahrgastfluss an den Haltestellen sorgt. Dafür musste eine neue Lösung für die Hinterachse gefunden werden. Der NL 283 rollt auf extrabreiten Single-Reifen der Dimension 455/45 R 22,5 und löst im dreitürigen Niederflrbus die althergebrachte Zwillingbereifung ab. Doch Raumgewinn ist nicht alles – pro Achse werden 70 kg gespart, zudem sorgen die geringeren ungefederten Massen für bessere Federungseigenschaften. Der X One-Reifen – so heißt die Reifen-Innovation von Michelin – soll im Vergleich mit der traditionellen Zwillingen im Heck mit einem 15 Prozent günstigeren Rollwiderstand aufwarten, der sich positiv auf den Verbrauch und die Abgasemissionen auswirkt. Im Fahrbetrieb kann der neue MAN-Niederflrbus im Stadtverkehr unverändert mit einem guten Federungs- und Abrollkomfort dienen. Und auch die hohe Fahrstabilität verändert sich nicht

durch das neue Reifenmaß an der Hinterachse. Das bewährte Niederflr-Fahrzeugkonzept wurde im Detail weiterentwickelt, um dem Omnibus-Betreiber noch mehr Nutzwert anzubieten – werden die kommunalen Verkehrsbetriebe in Deutschland vom beliebten Zwölfmeter-Zweitürer abrücken? Selbstverständlichkeiten bei MAN sind die CAN-Bus-Ver-netzung aller elektrischen Anschlüsse mit dem Bordrechner und das elektronische EBS-Bremssystem. Für ein langes Omnibusleben ist der Neue von MAN gut gerüstet, für niedrige Betriebskosten sorgen das weitgehend wartungsfreie Fahrzeug und lange Serviceintervalle. **WT**