



Endlich sieht er aus, wie er sich fährt: Das Erscheinungsbild des MAN Lion's Coach wurde mit dem Design-Preis „Red Dot-Award 2003“ ausgezeichnet.

Kleider machen Leute

Fast zeitgleich mit dem Star, Flaggschiff der Lion's-Baureihe, präsentierte MAN den Lion's Coach, den Reisebus fürs Gewöhnliche. Kaum erschienen, wurde er auch schon für sein gelungenes Design ausgezeichnet – mit dem „Red Dot-Award 2003“. Bei uns musste sich der Newcomer im harten Testeinsatz bewähren.

Auf den ersten Metern eine verkehrte Welt: Der Testwagen kritisiert den Tester – wo gibt's denn so was? Kaum losgefahren, ertönt ein Warn-ton. Und das Display gibt sogleich Auskunft, was dem Fahrzeugführungsrechner nicht gefallen hat. Er beklagt lauthals die unsachgemäße Behandlung der Kupplung, weil das Kupplungspedal nicht bis zum Boden durchgetreten wurde. Wird der Bordrechner auch seinem Erziehungsauftrag gerecht, so verbucht er damit beim Fahrer nicht gerade Sympathiepunkte. Abstellen lässt sich diese Warnung nicht, besser man unterlässt diese Flüchtighkeitsfehler. Mehr Freude kommt bei der Abfahrtskontrolle auf, die Kollege Computer wesentlich erleichtert.

Der Fahrzeugführungsrechner zaubert auf ein paar Tastenbefehle im Menü „Betriebsdaten“ alle notwendigen Informationen aufs Display – den Ölstand im Motor, die Batteriespannung, den Vorratsdruck im Druckluftsystem und vieles mehr. Gespeichert wird ein bunter Strauß an Tripdaten, die dem Fahrer und noch mehr der Dispozentrale detailliert Auskunft über den gefahrenen Einsatz geben.

Wir sind natürlich an der bordeigenen Auswertung interessiert, gehen aber für eine bessere Vergleichbarkeit der ermittelten Daten nach den klassischen Messmethoden unserer Tests vor. Schließlich bietet nicht jeder Testomnibus diese umfangreiche Informationsausstattung. Wie

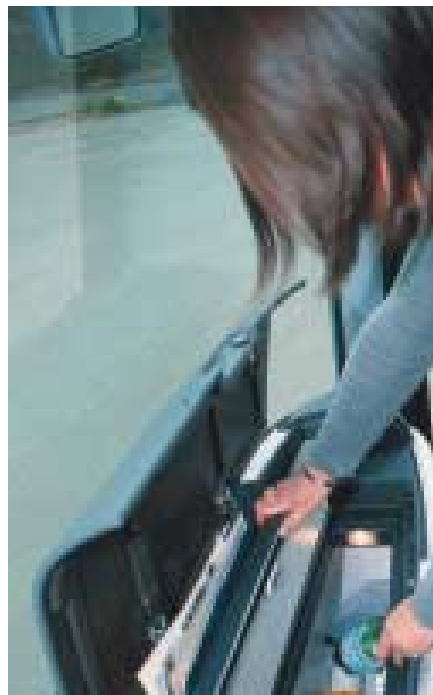
Auffallend einladend: der Lion's Coach mit bequemen Einstiegen und großzügiger Verglasung; seine Größe sieht man dem MAN-Hochdecker nicht an.



immer liefert ein hochwertiges Durchfluss-Messgerät, fest im Kraftstoffsystem des Motor installiert, genaue Verbrauchsdaten für jeden Streckenabschnitt. Die Fahrzeiten werden wie im Sport mit genauen Stoppuhren ermittelt, die Geräuschemissionen und die Temperaturen im Fahrzeuginnenraum messen wir mit stets dem gleichen digitalen Mess-equipment.

Schon rein äußerlich kann der Lion's Coach seine Verwandtschaft zum Lion's Star nicht leugnen. Was auf den zweiten Blick niemanden verwundert, denn auch unter dem Blech sind sich beide ziemlich ähnlich. Beide Konzernbrüder rollen auf einer einheitlichen Plattform und bedienen sich der gleichen Motoren und CAN-Bus-Elektronikarchitektur. Aber nicht nur das. Radstand, Spurweite, Wendekreis und Tankgröße stimmen genauso überein wie Hubraum, Leistung, Drehmoment und Achsübersetzungen. Welchen von beiden sollte man also wählen? Den günstigeren Grundpreis von beiden bietet wie erwartet der komplett in Ankara gefertigte Lion's Coach, der den Lion's Star in dieser Disziplin nach Aussagen des MAN-Vertriebs mit runden 40.000 Euro unterbietet.

In der Optik wirkt der Coach erwachsen, etwas zurückhaltender und sachlicher als der im Detail ein wenig verspielte Lion's Star. Die durchgehende Fensterlinie mit der ins Dach gewölbten Windschutzscheibe streckt die großen Seiten-



Großer Kühlschrank im Bugschrank, allerdings schwer zu bedienen durch den Zweiklappen-Mechanismus



Breiter Einstieg vorn: ausreichende Platzverhältnisse für den Reiseleiter auf dem Klappstuhl.

flächen, die Radien und Rundungen an Front, C-Säule und Heck nehmen dem ausgewachsenen Hochdecker seine Wucht und lassen ihn irgendwie knuffig und liebenswert aussehen. 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 der aufwändigen Kaltwasser-Klimaanlage des Star sitzt eine konventionelle Air-Conditioning-Dachanlage auf dem Vorderwagen des Coach. Die glänzt allerdings mit ihren Leistungen, schließlich muss sie auch in wärmeren Gefilden ausreichen. Trotz Sparkurs ist auch im Innenraum der letzte Rest von Dritte-Welt-Charme verschwunden, für den der Vorgänger hoch heftige Kritik einstecken musste. Weder Sitze noch Armaturenbrett, weder Dachpartie noch Einbauten sehen nach einer kostengünstigen Lösung eines Billigliefersanten aus.

Die Fahrgäste sind ohne Zweifel im Coach 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 Avance-Sitze von Kiel genügen auch anspruchsvollen Mitfahrern, sie sind in unserem Fall breit genug und bequem gepolstert. Auch mit der gebotenen Luftqualität im 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 erwärmt oder gekühlt. In der kalten Jahreszeit wird das Fahrzeug mit Seitenwand-Konvektoren beheizt. Die elektronische Regelung der aufwändigen Anlage hat der Coach mit dem Star gemein, der Fahrer stellt die Temperatur ein, den Rest erledigt das System selbst. Und das ist gut so – Eingriffe des Fahrers während der Fahrt gestalten sich schwierig, das Bedienteil des Klimacenters sitzt – schlecht einzusehen – tief rechts unten in der Mittelkonsole.

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 der Starliner von Neoplan bietet hier mehr. Schöne Aussichten erfreuen auch die Passagiere der hin- ➤





TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.812 mm
Radstand	6.060 mm
vorderer Überhang	2.680 mm
hinterer Überhang	3.260 mm
Wendekreis	20.610 mm
Fußbodenhöhe	1.497 mm
Innenstehhöhe	1.950 mm
Kofferraumvolumen	ca. 8,5 m ³
Einstiegshöhe vorn/hinten	349/349 mm
Leergewicht	ca. 14.000 kg
Testgewicht	18.050 kg
Fahrgastkapazität	44+1+1 Sitzplätze
Nettopreis Testwagen	€ 228.500,-

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder D2876 LOH 03, stehend im Heck, mit KKK-Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 12.816 cm³, Bohrung/Hub 128/166 mm, Nennleistung 228 kW/460 PS bei 1.700 bis 1.900 U/min, maximales Drehmoment 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.300 U/min. **Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung Sachs X-Tend MFZ 430. **Getriebe:** Sechsgang-Synchrongetriebe GO 210-6, Übersetzungen von 6,528 bis 0,799, einfach unteretzte 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), Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier wegeabhängige Stoßdämpfer; Radlager gekapselt und wartungsfrei. **Bremsen:** elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorne und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse Voith-Retarder R 115 E mit Bremsomatfunktion, ABS und abschaltbare ASR. **Lenkung:** hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servotronic 8098 mit Prüfanschluss und Wegfahrsperre. **Reifen:** 295/80 R 22,5

Heizung/Lüftung/Klima

Heizung: vollautomatisch geregelte Konvektoren-Warmwasserheizung, separates Frontheizgerät, Dachkanalheizung, Zusatzheizung Webasto Thermo 350. **Lüftung:** Belüftung über elektronisch geregelte Dachklimaanlage. **Klima:** Aurora-Dachklimaanlage mit Regelung der Innenraumtemperatur durch vollelektronische Klimasteuerung, separate Klimatisierung des Fahrerplatzes

teren Reihen – mit niedriger Fensterbrüstung und hoch ins Dach gezogenen Scheiben. Lange Transferfahrten werden durch ein reichhaltiges Entertainment-Paket verkürzt. Auf Bedarf stehen neben der klassischen Blaupunkt-Audioanlage CD-Player und Videorecorder zur Verfügung.

Auch das Fahrwerk trägt seinen Teil zu einem exzellenten Langstreckenkomfort bei. Der steife und nahezu verwindungsfreie Karosseriekörper bildet die Grundlage für ein Fahrverhalten, das sich mit den Besten auf dem Omnibus-Markt messen kann. Die Zutaten zum Menü sind, wie im Hause MAN üblich, sorgfältig aufeinander abgestimmt: Wie im Star verfügt der Coach über die Ecas-Luftfederung mit reichlich Federweg, lastwegabhängige Stoßdämpfer und technisch aufwändige Radführungen. Obwohl der Lion's Coach durchaus für schlechte Fahrbahnoberflächen in der Türkei konzipiert ist, kann er mit seinem teuren Konzernbruder mithalten. Lange und kurze Bodenwellen werden geschluckt, ohne starke vertikale Schwingungen in den Fahrzeugüberhängen auszulösen. Der Abrollkomfort bei langsamer und schneller Fahrt ist limousinenartig, allein harte Querfugen wie Bahnübergänge kommen noch spürbar durch.

An der Sicherheit wird bei MAN nicht gespart. Die Karosserie erfüllt die europäische Sicherheitsnorm ECE R 66, die Türsicherheitseinrichtungen entsprechen allen gängigen Unfallverhütungsvorschriften. Das Fahrzeug wird mit einem elektronischen Bremssystem verzö-




gert, 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. Nur auf ein ESP-System muss der Coach-Betreiber noch verzichten, hier wird MAN aber schon in Kürze nachlegen.

Nicht nur für die Fahrgäste ist gesorgt. Wir empfehlen den Platz hinter dem Volant, der sich während der Testfahrt als besonderer Freudenspender erwies. Der Arbeitsplatz ist rund um den Fahrer gruppiert, (beinahe) alles geht gut zur Hand, auch die Feststellbremse links neben dem Fahrerfenster verlangt keinen Bückling. Weniger ist mehr beim Angebot an Instrumenten und Kontrollanzeigen, auch die Schalter sind geschickt gruppiert. Doch die Armaturenabdeckung blendet und bereitet bei seitlicher Lichteinstrahlung Probleme beim Able-



Das Powertriebwerk mit 460 PS: hoher Antriebskomfort, servicefreundliche Anordnung der Motorperipherie und der Aggregate



Designqualität bis ins gerundete Heck: Auf den Heckspoiler des Stars muss der günstigere Lion's Coach verzichten.

Kompakt: Lion's Coach RHC 464

✚ An Sicherheit nicht gespart: Die Karosserie erfüllt die europäische Sicherheitsnorm ECE R 66, die Türsicherheitseinrichtungen entsprechen allen gängigen Unfallverhütungsvorschriften. Die Wirkungsweise der innenbelüfteten Scheibenbremsen entspricht eher dem PKW-Standard.

✚ Pfeffer im Heck: Mit dem 460-PS-Sechszylinder beschleunigt der Lion's Coach in 33,7 Sekunden auf Tempo 100. Theoretische

Spitze: 154 km/h. Ausreichend flott voran kommt man aber auch mit 410 PS.

✚ Der Lion's Coach bietet für einen modernen leistungsfähigen Reisehochdecker ein ausgezeichnetes Preis-Leistungsverhältnis.

✚ Dank der einfachen Bedienung und des hervorragenden Fahrverhaltens gewinnt das Fahrzeug rasch die Sympathie des Fahrers.

sen des Displays. Der Fahrersitz ist ziemlich links an der Außenwand angeordnet, um Raum zu gewinnen. Und so findet sich kaum Platz, um eine Tasche links neben oder hinter dem Fahrersitz abzustellen. Aber Ablagen findet der Chauffeur

reichlich, rechts und links, einige davon sind sogar absperrbar.

Über den kurzen Joystick rechts neben dem Fahrersitz wird das neue Sechsgang-Getriebe geschaltet. Eine feine Lösung, auch wenn die beteiligten Parteien

über den eigenen Schatten springen mussten. Die Sechsgangbox trägt die Bezeichnung GO 210, was Experten sofort über deren Ursprung (Daimler-Chrysler) aufklärt. Doch für den Betreiber ist nur wichtig, dass sie ausgezeichnet mit ➤

TEST MAN Lion's Coach RHC 464



Fahrgäste in der Pole-Position sitzen gut und sehen viel durch die bis ins Dach gezogene Frontscheibe.

dem drehmomentstarken Motor harmoniert. Die Gangstufen passen ebenso wie die Schaltqualität. Die Schaltwege sind kurz und knackig, die Schaltgassen exakt definiert. Auf Wunsch kann der Kunde auch zum Achtgang-Getriebe 8 S 180 von ZF greifen, eine Alternative, die wir nach einer kurzen Probefahrt weniger empfehlen. Der 460 PS starke Sechszylinder scheint der MAN-Techniker liebstes Kind zu sein, wenn schon der MAN fürs kleinere Geld damit präsentiert wird. Ohne Zweifel bereitet er mit überragendem Antriebskomfort viel Vergnügen, bereits aus tiefsten Drehzahlen bewegt er den 18-

Tonner scheinbar mühelos. Bezeichnend die Beschleunigungswerte: Gerade 33,7 Sekunden vergehen aus dem Stand auf Tempo 100, ein Wert, den noch kein großer Reisebus zuvor erzielte. Seine eigentliche Stärke ist der Zwischenspur im großen Gang. Trotz langer Auslegung (theoretische Spitze 154 km/h) schiebt der Kraftprotz den voll beladenen Testbus in nur guten 16 Sekunden von 80 auf 100 km/h. Welche Fahrwerks- und Antriebsqualitäten in ihm stecken, zeigt der MAN-Reisebus bei der sportlichen Bergwertung – mit einem für die Praxis eher theoretischen Bestwert am Ende.

Wir verstehen Skeptiker, die angesichts dieser Leistung verständnislos den Kopf schütteln. Wir empfehlen, konsequent auch bei der Motorisierung zu sparen. Mit 410 PS und zugegeben deutlich weniger Drehmoment kommt der Coach ausreichend flott voran. Auch wenn der 460er kein Schluckspecht ist, mit weniger Leistungseinsatz lässt sich noch so mancher Euro sparen.

Mit der Positionierung ihrer beiden Reisebusse haben die Marketingstrategen ihre liebe Not. Transferfahrten und scharf kalkulierte Reisen sehen sie als Geschäftsfeld für den Lion's Coach. Wir meinen, dass der Coach aus türkischer Fertigung damit unterbewertet ist. Auch wenn er eher in der Economy- als in der Business-Class angesiedelt ist, unterliegt er in den entscheidenden Wertungen dem Star nur knapp. Was zählt, ist das ausgezeichnete Preis-Leistungsverhältnis für einen modernen leistungsfähigen Reisehochdecker. Der Blick auf die Aus-

stattungsliste lässt nichts Wesentliches vermissen. Die angebotenen Lösungen für Klima- und Unterhaltungstechnik sind zwar eher konventionell, aber durchaus funktionell. Und wer den Coach weiter aufrüsten möchte, der kann fürs Geld auch das automatische AS-Tronic-Getriebe und eine Rückfahrkamera bekommen.

Der Lion's Coach gewinnt schnell die Sympathie des Fahrers. Die einfache Bedienung und das hervorragende Fahrverhalten sammeln Punkte. Wetten, dass schon nach kurzer Zeit der Warnton ausbleibt? Wer Coach fährt, tritt das Kupplungspedal durch – er schont seine Nerven und das Reparaturbudget seines Arbeitgebers. WOLFGANG TSCHAKERT

MESSWERTE

Verbrauch

Autobahn	
bei Ø 99 km/h	24,2 l/100 km
Landstraße	
bei Ø 67 km/h	25,5 l/100 km
Bergwertung 1 (+ Handling)	
bei Ø 52 km/h	57,5 l/100 km
Bergwertung 2	
bei Ø 54 km/h	144,7 l/100 km

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	356 km
Verbrauch Ø	27,5 l/100 km

Fahrdynamik

Beschleunigung	
0 – 60 km/h	14,1 s
0 – 80 km/h	21,5 s
0 – 100 km/h	33,7 s
Elastizität	
80 – 100 km/h, 6. Gang	16,45 s

Innengeräusche

bei 60 km/h	
Front	62,5 dB(A)
Mitte	62,5 dB(A)
Heck	63,7 dB(A)
bei 100 km/h	
Front	67,0 dB(A)
Mitte	66,9 dB(A)
Heck	68,3 dB(A)

Wetter

24° C, leichter Wind

Ø = Durchschnitt