



Finale Modellpflege

Für seine beiden letzten Lebensjahre bekommt der MAN-Stadtbus noch ein Sparpaket verpasst. Dazu ein wenig Kosmetik, um auch optisch gegen die jüngeren Wettbewerber zu bestehen. Geht die Rechnung auf?

Jetzt ist die Katze aus dem Sack. 2018 wird das große Omnibus-Jahr der Marke MAN, dann darf der Stadtbuskunde auch eine neue Fahrzeug-Generation begrüßen. Es wird ganz sicher ein großer Wurf, schließlich muss sich auch die nächste Generation mehr als ein Jahrzehnt erfolgreich verkaufen lassen. Aber bis es so weit ist, muss es der aktuelle MAN Lion's City richten. Ein Evergreen, dessen Lasten- und Pflichtenhefte vor mehr als 20 Jahren geschrieben wurden – der es jetzt schwer hat mit den Jungspunden der Konkurrenz. Obwohl: Die Verkaufszahlen sind nochmal nach oben geschneit, man sollte den vielfach

bewährten MAN-Niederflurbus nicht vor-schnell abschreiben. Jetzt stellen uns die MAN-Strategen einen Lion's City vom Typ A21 auf den Hof. Testfertig mit 79-prozentiger Auslastung, statt der Fahrgäste natürlich Wasserpuppen und Sandsäcke als Mitfahrer. Auf zur wohl letzten Testrunde mit voller Aufmerksamkeit, sorgt das Niederflur-Urmetern noch für eine Überraschung?

Step 3 fürs Getriebe

Für den Schlussakkord haben sich die MAN-Techniker den Lion's City noch einmal vorgenommen. Rufe nach mehr Effizienz waren zuletzt laut geworden, deshalb

können wir hier für den Antriebsstrang ein paar Neuheiten vermelden. Eine neue Getriebesoftware für das Ecolife-Getriebe (ZF), sie heißt Step 3, soll noch Potenzial erschließen. Sie schaltet schnell und noch früher hoch und zeichnet für geringstmögliche Drehzahlen verantwortlich. Ab Herbst kann das ZF-Getriebe mit einem Start-Stopp-System weitere Zehnteliter Kraftstoff einsparen. Dazu passt eine lange Achsübersetzung, die das Drehzahlniveau weiter drückt. Das packt der links liegende Sechszylinder locker, noch immer versieht hier der mit 10,5 l Hubraum heute recht stattliche D20-Diesel seinen Dienst. Dessen letzte Runde wird ja auch



Vorsicht auf Landstraßen:
Der MAN Lion's City ist eher ein Typ für die Stadt.

Treppenlandschaft im Heck: Die Fahrgäste sitzen hier quer zur Fahrtrichtung (oben rechts)

Jetzt mit neuen Türen aus eigener Fertigung: Sie schließen schneller und besser, die Türsteuerung wurde überarbeitet (rechts).

Ein Hauch Avantgarde: tiefgezogene Fensterlinie auf der linken Seite (unten)



schon eingeläutet, im LKW hat der halbstarke Sechszylinder schon ausgedient. Eine neue Diesel-Generation mit rund 9 l Hubraum soll ihn künftig ersetzen, der Startschuss für die neue Sechszylinderfamilie soll ebenfalls 2018 fallen.

Der zweistufige Kompressor (von Voith) für die Druckluftversorgung hat weiterreichende Bedeutung. Er verdichtet kühler, verlangt weniger Antriebsleistung und verfügt über ein Leerlaufsystem – bis zu ein Liter Kraftstoff soll das Aggregat sparen, wie übrigens auch im Citaro von Mercedes. Was man dem Lion's City nicht ansieht: Laut Hersteller hat er 200 Kilo abgespeckt, weniger Gewicht schlägt auch beim Verbrauch positiv zu Buche. Längst fällig: Die Seitenwände, jetzt aus Faserverbundstoff, werden segmentiert geklebt. Im Falle eines seitlichen Anfahrtschadens halten sich die Reparaturkosten im Rahmen.

Französische Note

Auffällig neu am MAN-Stadtbus ist die tief gezogene Verglasung der linken Seitenwand – die Münchner Designer haben sie den französischen Heuliez-Modellen

nachempfunden. Eine Prise Dynamik im eher biederem Kleid, der Innenraum wird noch heller, als er ohnehin schon ist. Hier gibt es gleich mal gute Noten: mustergültig aufgeräumt, freundlich sachlich und pflegeleicht, die Verarbeitung kann sich sehen lassen – so steht es im Testprotokoll. Als Neuheit werden auch die pneumatischen Innenschwenktüren angepriesen, die neuerdings inhouse gefertigt werden. Der Türantrieb liegt geschützt über den Drehsäulen, alle Kabel und Leitungen werden knickfrei geführt. An der

Funktion ändert sich wenig, sie schließen jetzt besser und flattern bei hoher Geschwindigkeit weniger – damit fährt der MAN-Niederflurbus jetzt auch leiser.

Für den Fahrer ändert sich nur wenig. Er sitzt immer noch tief hinter seinem Lenkrad und schaut zu den einsteigenden Fahrgästen auf – erst die neue Generation bringt hier eine Verbesserung. Das MAN-eigene Cockpit, die ellipsoide „Pille“, wird zu 65 Prozent verbaut, wohl eine Frage des Preises. Es gibt kaum Ablagen, der Fahrer darf unterwegs nicht



Technische Daten: MAN Lion's City

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	11.980/2.500/2.879 mm
Radstand	5.875 mm
Überhang vorn/hinten	2.700/3.405 mm
Wendekreis	22.300 mm
Einstiegshöhe	320/320 mm
Stehhöhe	2.318 mm
Tankvolumen	280 l
Adblue-Behälter	20 l
Leergewicht (lt. Hersteller)	11.810 kg
Testgewicht (79 % Nutzlast)	16.145 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze	29 + 1
Stehplätze	57

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder D2066 LUH, horizontal im Heck, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung zweistufige Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung mit max. 1.800 bar, SCR-Kat plus Partikelfilter, abgasarm nach Euro 6.

Hubraum	10.518 cm ³
Bohrung/Hub	120/155 mm
Nennleistung	235 kW/320 PS bei 1.900 U/min
Max. Drehmoment	1.600 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Getriebeautomat ZF Ecolife 6 HP 1.600 B mit Step 3-Software, integrierter Retarder und elektronischer Rückrollsperr, Übersetzungen i = 5,2–0,735; Übersetzungen i = 3,364–0,615; Portal-Hinterachse i = 5,13.

Fahrwerk

Rollbalg-Luftfederanlage mit integrierter Hubbegrenzung; vorne starre Gussrohrachse VOK-07-B-01 mit Lenkerführung; zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 6,3 t; hinten starre Antriebsachse (MAN-ZF HONP 13100), Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator. Zul. Achslast 11,5 t. Radlager gekapselt und wartungsfrei, Reifen 275/70 R 22,5.

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorne und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse ZF-Primärretarder, zu betätigen über Fußpedal oder separaten Hebel am Lenkrad; ABS und ASR.



Lenkung

Hydraulische Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung, variable Übersetzung (17,0–20,0). Radeinschlag Vorderachse max. 52 Grad.

Preis Testwagen

275.000,00 Euro

Die Messwerte

Testbedingungen: 15°C, trocken
Gefahren Kilometer: 36,3 km
Ø Kraftstoffverbrauch: 34,34 l/100 km

Kraftstoffverbrauch

Konstantverbrauch bei 50 km/h
19,06 l/100 km
Konstantverbrauch bei 60 km/h
21,05 l/100 km

Stadtlinienkurs

41,45 l/100 km
bei Durchschnittsgeschwindigkeit
21,12 km/h

Überlandlinie

31,46 l/100 km
bei Durchschnittsgeschwindigkeit
40,80 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung o. Kickdown
0 – 20/40/50/60 km/h
4,8/13,7/19,7/25,4 s
Beschleunigung m. Kickdown
0–20/40/50/60 km/h
4,1/8,8/12,5/16,4 s

Innengeräusche in dB(A)

50 km/h Front/Mitte/Heck
64,7/65,8/68,2
60 km/h in dB(A)
68,3/67,7/71,3

Was unser Tester sagt

Wolfgang Tschakert



Antrieb

- + kräftiger Sechszylinder-Diesel
- + kultivierte Laufeigenschaften
- + sauber abgestimmter Antriebsstrang
- gelegentliche Schaltschläge vor dem Anhalten

Fahreigenschaften

- + standfeste Bremsanlage
- nur mit Einschränkung sicheres Fahrverhalten
- Geradeauslauf erfordert Korrekturen
- Federung-Stoßdämpfer-Abstimmung nicht State-of-the-Art

Fahrgastkomfort

- + guter Fahrgastkomfort (Sitze, Heizung/Lüftung/Klima)
- + leise Antriebsgeräusche im Heck
- + Türen schließen jetzt besser
- störende Fahrzeugresonanzen
- Abstrahlwärme im Heck

Fahrerarbeitsplatz

- + einfache Fahrzeugbedienung
- + leichtgängige Lenkung
- + schlichtes Cockpit, gutes Platzangebot für den Fahrer
- fehlende Ablagen, kein Flaschenköcher

„Am Ende der Stadtrunde steht ein Verbrauch von 41,5 l, hier gibt sich der modellgepflegte MAN keine Blöße.“

durstig werden. Das Spiegelpaket, noch so ein Thema, bietet zwar gute Übersicht. Aber der tiefhängende Fühlerspiegel rechts kann bei der Haltestellenanfahrt Passanten gefährden – darüber haben wir bereits 2008 berichtet. Nichts hat sich an den Pedalen geändert, das ist auch gut so. Denn die sind perfekt, auch die leichtgängige Lenkung verdient sich im Stadtverkehr gute Noten. Und das darf auch nicht fehlen: Der MAN bremsst gut und feinfühlig, das Zusammenspiel mit dem Retarder ist sauber abgestimmt.

Souverän motorisiert

Dann, nach dem ersten Kennenlernen, geht es auf die Bus-Fahrt-Testrunde, die der Norm Sort 2 und stellenweise Sort 1 entspricht. Keine anspruchsvolle Topografie, aber vom Typ her eine Powerlinie: 13 Kilometer mit vielen Haltestellen sind in 35 Minuten zu schaffen. An jeder Haltestelle: zwei Türen öffnen, Kneeling, schließen, beim Anfahren wenig Zeit verlieren. Und gleich vorweg: Der MAN erfüllt die Anforderungen, mit 320 PS und 1.600 Nm Drehmoment ist er mit seinen 16 t üppig motorisiert. Schon der Antritt ist betont kräftig, wie auch die Beschleunigungswerte beweisen. Und gleich auf den ersten Metern legt die Sechsgang-Automatik unmerklich den nächsten Gang nach. Fürs Beschleunigen reichen 1.500 Touren, schon bei 50 km/h schiebt der Lion's City im sechsten Gang mit weniger als 900 Touren voran. Die Kickdown-Funktion als Leistungsreserve scheint entbehrlich, unsachgemäße Vollgasatacken ungeduldiger Chauffeure kosten viel und nicht zuletzt übermäßigen Verschleiß. Am Ende der Stadtrunde, die nach allen Regeln der Fahrkunst gefahren wurde, steht ein Kraftstoffverbrauch von 41,5 l zur Diskussion, hier gibt sich der modellgepflegte MAN keine Blöße.

Für schnellere Fahrten ins Umland scheint der kräftige Lion's City gut gerüstet. Steigungen und längere Tempopassagen stellen ihn, wenn es um Leistung geht, vor keine Probleme. Mit langer Achse hat er weniger Leistung am Rad und ist ein wenig langsamer unterwegs der 300-PS-Citaro, im Kraftstoffverbrauch ist er ebenbürtig. Viel mehr wiegt freilich, dass die starre Vorderachse nicht viel von exakter Spurführung hält. Auf langen, tiefen Bodenwellen taucht der Niederflerbus tief ein und schwingt ein wenig nach,



Der MAN ist nur 2,50 m breit: Aber sein Innenraum-Konzept hat Hand und Fuß. Das haus eigene Cockpit „Pille“: einfach zu bedienen, das VDV-Armaturrett bietet besseren Bedienkomfort.

ondulierte Fahrbahnoberflächen mag er nicht. Über Kanaldeckel knallt und poltert er bis ins Gebälk, er ist eben ein Ver-

Mit variablen Dämpfern könnte man so manchen Kritikpunkt beheben.

Kalkulatorisch betrachtet

Für den Betreiber zählen die Lifecycle-Kosten, die MAN mit guten Argumenten kontert. Die Münchner führen den maßvollen Verbrauch ins Feld, etwas mehr Nutzlast, dazu praxisgerechte Serviceintervalle, die bei anderen auch nicht länger sind. Und geht es um den Beschaffungspreis, zeigen sich die MAN-Verkäufer durchaus verhandlungsbereit. Dafür bekommt der Kunde ein reifes Produkt mit modernem Antriebsstrang, das aber in der Summe seiner Eigenschaften deutliche Schwachpunkte aufweist. Höchste Zeit also für den Nachfolger, der gut getarnt im Raum München schon seine Runden dreht. **Wolfgang Tschakert**

ANZEIGE

Sie können nur gewinnen!
 Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!
 Rufen Sie an: ☎ 02736 44440
 www.UNIBUS.de
 EDV für Busreiseveranstalter

treter der Old School. Und man merkt, es wird Zeit. Vielleicht ist es nicht zu spät für ein besseres Fahrwerksetup. Letztes Jahr haben wir die Erfahrung gemacht: