

Im Bus Blickpunkt-Test: Der MAN Lion's Intercity Mit 165.000 Euro fast unschlagbar

Gut in Form ergänzt der Intercity von MAN das Regionalbusprogramm der Marke. Der preisgünstige Überlandbus aus türkischer Fertigung wurde mit spitzer Controller-Feder konzipiert. Geht die Rechnung auf?

14

Auch wenn wir heute einen MAN-Bus fahren, ist zuerst von der lieben Konkurrenz die Rede. Denn natürlich zielt der Intercity von MAN auf die Erfolgsmodelle von Iveco und Mercedes, das stellen auch die Testbegleiter aus München nicht in Abrede. Der Iveco Crossway und der Mercedes Intouro mischen die Regional- und Schulbusse in Europa auf, zu den üblichen Kampfpreisen von rund 180.000 Euro kann oder mag MAN den Evergreen Lion's Regio nicht abgeben. Um mitmischen zu kön-

nen, das Marktsegment in Europa mit rund 4.000 Einheiten jährlich verspricht ja einträgliche Geschäfte, musste schleunigst ein neues Produkt her. Die MAN-Entwickler fanden im Konzernregal ein passend preiswertes Hochboden-Fahrgestell, das dem Intercity jetzt als Basis dient. Gebaut wird er im MAN-Werk Ankara, wie alle Reise- und Hochbodenfahrzeuge des Konzerns. Das Brot-und-Butter-Modell misst 12,28 Meter Länge, 860 Millimeter Mittelganghöhe ist das verlangte Maß im

Adblue bringt der Zweiaxser 12,2 Tonnen auf die Waage – rund 500 Kilogramm weniger als ein vergleichbarer Regio. Für 53 sitzende und 25 stehende Fahrgäste bleiben pro Person etwa 74 Kilogramm und bei Transferfahrten reichlich Reserve fürs Gepäck oder einen vollen Skiträger.

Kleiner Diesel, schwacher Antritt

Ein Gutteil der Gewichtseinsparung verantwortet der 6,9 Liter kleine Sechszylinder vom Typ D0836 im Heck, den bekommt der Intercity alternativlos mit auf den Weg. Nominell geht der aus Stadt- und Midibussen bekannte Kompaktdiesel mit 290 PS und überschaubaren 1.100 Newtonmetern zu Werke. Bekanntlich verlangt er nach Drehzahlen, ein stämmiger Antritt aus dem Stand will dem kompakten MAN-Triebwerk auch zu Euro 6-Zeiten nicht gelingen. Das maximale Drehmoment steht ab 1.200 Kurbelwellenumdrehungen zur Verfügung, darunter gibt es wenig zu holen. Auch wenn ihm die Ecolife-Automatik hilfreich zur Seite steht, manifestiert sich ein schaumgebremstes Anfahrverhalten. Der kleine MAN-Sechszylinder ist keine Idealbesetzung fürs regionale Geschäft – aber wenn er auf Touren ist, herrscht kein fühlbarer Leistungsmangel mehr. Die Techniker setzen auf eine kurze Achse: Mit 1.430 Umdrehungen im sechsten Gang cruist man mit 80 km/h auf der Landstraße, für Tempo 100 braucht es 1.800 Touren. Das 6-Gang-Schaltgetriebe, das als Grundausstattung vorgesehen ist, möchten wir nicht empfehlen. Zu groß sind die Gangsprünge, der D08-Sechszylinder verlangt nach fleißiger Schaltarbeit, das hat schon die erste kurze Probefahrt bei der Premiere gezeigt. Vertraute Verhältnisse findet man als Fahrer vor. Das MAN-eigene Stadtbuss-Cockpit ist einfach zu bedienen, man findet sich mit allen Schaltern, Heizung und Klima schnell zurecht. Auch wenn die ovale „MAN-Pille“ nicht mehr ganz up to date ist, das Lenkrad verdeckt die Instrumente. Der Digitacho sitzt zu tief und an der falschen Stelle,



Cockpit aus dem Stadtbus: Armaturenbrett „MAN-Pille“ mit einfacher Bedienung, wenig Ablagen

Regionalgeschäft. Die Kofferräume hinter den Schwenklappen packen ausreichende 5,5 Kubikmeter, was will man mehr? Speziell für den französischen Markt haben die MAN-Strategen zuletzt eine auf 13,25 Meter gestreckte Variante von Meter gelassen, so wächst jetzt eine kleine Baureihe heran.

Auf den ersten Blick

Der MAN ist kein Aufreißer, aber formal ist er nicht ohne. Das bestätigen auch die Design-Juroren des iF-Komitees, die dem Lion's Intercity 2015 den iF Gold Award in der Kategorie „Automobiles/Vehicles/Bikes“ zusprachen. Jetzt wurde der Intercity für den German Design Award nominiert, zweifellos haben die MAN-Designer ihren neuen Regionalbus anständig verpackt. Seine Proportionen sind stimmig, er trägt das Lini-

en-Gesicht der Produktfamilie. Inklusiv der Stadtbuss-Scheinwerfer, die es nur mit konventionellen H7-Leuchtmitteln gibt. Fenster und Türen sind sauber integriert, im Heck betont der Hochboden-MAN eher seine Verwandtschaft mit den Reisebussen. Inklusiv Dachspoiler für die Windabrisskante, der die Heckscheibe sauber halten soll. Der Wahlmünchner aus Ankara kann sich sehen lassen, und erst recht, wenn er edel in Metalltönen lackiert und mit Aluminiumrädern antritt. Dass dennoch gespart wird, sieht man an den nackten Spiegelhaltern, die anstelle sonst verkleideter Spiegelarme montiert werden. Der formale Auftritt soll uns hier nicht blenden. Der erste Weg führt auf die Waage und verspricht Spannung. Wie macht sich das kleinere Triebwerk bemerkbar? Fahrfertig mit 300 Liter Kraftstoff und 36 Liter



Tester Wolfgang Tschakert

Grundsätzlich macht der Lion's Intercity als Regionalbus keine schlechte Figur. In den meisten Disziplinen kann er mit seinen Wettbewerbern mithalten, hat da und dort sogar die Nase vorn. Nur mit seinem wenig inspirierten D08-Triebwerk fällt er etwas zurück. Es ist aber der Preis, der für den Intercity spricht – mit einem Grundpreis von 165.000 Euro unterbietet er die Konkurrenz zum Teil beträchtlich. Inklusiv seinen Markenkollegen Lion's Regio, für den die Luft jetzt noch dünner wird. Erst recht, wenn der günstige Lion's Intercity einen neuen kräftigeren Sechszylinder bekommt – dann gibt es im MAN-Produktprogramm ein großes Stühlerücken.



Keine Idealbesetzung: Alternativlos befeuert der D08-Sechszylinder mit 290 PS und 1.100 Nm Drehmoment den Intercity



Sachlich nüchtern im Innenraum: Lite-Top-Bestuhlung mit verstellbaren Rückenlehnen, solide Verarbeitung



Ausreichend für Transfers: 5,5 Kubikmeter Kofferraum, die Klappen dürften gern weiter öffnen



Gut in Form und günstig zu haben: Der Lion's City von MAN wird ausschließlich als Zweiaxser in drei Längen angeboten

mit Ablagen und Getränkehalter wird der Fahrer nicht verwöhnt. Aber für die Pedale und die Lenkung gibt es an dieser Stelle nur beste Noten, etwas anderes hätten wir von einem MAN-Produkt auch nicht erwartet.

Und weil wir gerade Sympathiepunkte verteilen, darf sich der Intercity für seine Sicherheitsausstattung weitere Zähler gutschreiben. Serienmäßig überwacht ein ESP-System die Straßenlage, unser Regionalbus hat den EBA-Notbremsassistenten (Emergency Brake Assist) und den LGS-Spurwächter (Lane Guard System) an Bord. Der späten Geburt ist die Konformität mit dem neuen Umsturzregelwerk ECE R66.02 geschuldet, der Intercity besitzt spürbar eine steife Fahrgastzelle. Die automatische Feuerlöschanlage im Motorraum sollte unbedingt zur Pflicht werden, im Kofferraum sitzt ein Brandmelder. Vor allem für Frankreich ist der Alkoholtester vorgesehen, hierzu wird darüber noch kontrovers diskutiert.

Nicht stiefmütterlich unterwegs

Die Intercity-Fahrgäste dürfen sich über einen sachlichen aber nicht ungemütlichen Innenraum freuen. Wer geschickt die Bezüge wählt und Vorhänge für die Fenster spendiert, schafft eine wohlige Atmosphäre. Die Lite-Top-Bestuhlung mit Lehnenverstellung bietet fast Reisebuskomfort, die Sitze führen

auch auf schlechten Straßen kein Eigenleben. Wie im Reisebus wird mit leisen Konvektoren geheizt, eine Spheros Revo 320 mit Heizfunktion sorgt mit 32 Kilowatt Kälteleistung im Sommer für angenehme Temperaturen. Überzeugt hat uns auch der Kassettenlift im Mittel Einstieg. Er beansprucht wenig Platz und funktioniert einwandfrei, gegenüber dem Einstieg bekommt man ein Wechselpodest mit Sitzen. Sonst aber ist das Optionspaket eher knapp gehalten. Wer anspruchsvollere Sonderwünsche äußert, wird dezent aber bestimmt auf den Lion's Regio verwiesen. Weil ein Regionalbus bei jedem Wind und Wetter und praktisch überall fahren muss, kommt es schon auf die Fahreigenschaften an. Das Intercity-Fahrgestell ist konzeptionell etwas speziell. Die einzelradgeführte Vorderachse stammt aus dem Reisebus, bei der Hinterachse samt Luftfeder bedienen sich die MAN-Techniker aus dem Lkw-Regal. Die vier Luftfederbälge, auch die Stoßdämpfer stützen sich schmaler am Rahmen ab – der

Intercity ist kein reinrassiger Integralbus. Wer jetzt gleich Schwachpunkte bei der Straßenlage vermutet, liegt sicher falsch. Aber zweifellos fährt der Intercity mit kräftigen Stabilisatoren steifbeiniger, um eventuelle Schräglagen im Ansatz zu unterbinden. Dass die Antriebsachse aus dem Lkw stammt, verriet nur das Klagelied aus dem Untergeschoß. Ob mit oder ohne Last, die Achse singt den Blues, wenig sensibel und gar nicht omnibuslike.

BEWERTUNG

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Antrieb	●●●●●
Ausstattung	●●●●●
Bedienung	●●●●●
Fahrsicherheit	●●●●●
Qualität	●●●●●
Komfort	●●●●●
Wirtschaftlichkeit	●●●●●
Optik	●●●●●

TECHNISCHE DATEN

MAN Lion's Intercity

Motor: Reihensechszylinder D0836 LOH, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR und DPF.
Hubraum 6.871 cm³
Nennleistung 213 kW/290 PS bei 2.300 U/min
Maximales Drehmoment 1.100 Nm bei 1.200 – 1.750 U/min

Kraftübertragung
Sechsgang-Automatikgetriebe ZF 6AP-1200 Ecolife, Topodyn-Schaltsoftware; Hypoid-Hinterachse i = 5,67.

Fahrgestell
ECAS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B01) mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; zul. Achslast 7.100 kg. hinten starre Antriebsachse (HY-1350-B03), Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer; zul. Achslast 12.600 kg. Bereifung im Format 295/80 R 22,5.

Bremsanlage
Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorne und hinten Scheibenbremsen, Dauerbremse Primäretarder, ABS und abschaltbare ASR, ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm).

Lenkung
Hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servotronic 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung, Radeinschlag Vorderachse max. 56 Grad.

Heizung/Lüftung/Klimatisierung
Konvektorenheizung, Mindestleistung 12 kW, Spheros Revo 320-Klimaanlage mit Heizfunktion, 32 kW Kälteleistung, Kühlwasser-Vorwärmgerät Spheros Thermo 350, 2 elektrisch betriebene Notausstiegsklappen mit Lüftungsfunktion.

Maße und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe	12.280/2.550/3.400 mm
Radstand	6.000 mm
Überhang vorn/hinten	2.780/3.500 mm
Wendekreis	29.960 mm
Fußbodenhöhe	860 mm
Min. Einstiegshöhe Tür 1/2	289 mm
Kofferraumvolumen	ca. 5,5 m ³
Tankvolumen	300 l
Leergewicht/Waage	12.160 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg

Fahrgastkapazität
Sitz- und Stehplätze 53 + 25 Personen

Preis
Grundpreis 165.000 Euro