

# MAN Lion's Intercity LE 12 C und 13 C Für Stadt und Land

Gleich zu Jahresbeginn 2022 soll er an den Start gehen, der neue Low-Entry von MAN und die Omnibus-Auftragsbücher des Münchner Nutzfahrzeugkonzerns stärker füllen. Wir dürfen die neuen Vielzweck-Busse schon näher kennenlernen – bitte steigen Sie zu, wir möchten unsere Erfahrungen mit Ihnen teilen.

Manches dauert eben länger, wenn sich so Vieles unter dem Konzerndach verändert. Bei MAN wird jetzt eisern gespart, deshalb wurde auch die Versuchsabteilung der Omnibusparte ins Werk Ankara eingegliedert. Was natürlich seine Zeit braucht, um die das Projekt Low-Entry eben länger dauerte. Und wie die Inhouse-Gerüchte besagen, soll der damalige MAN-Vorstandschef Tostmann zuletzt noch einige Design-Änderungen verlangt haben. Wohl zurecht, das Warten hat sich dennoch gelohnt. Schon auf den ersten Blick verspricht der neue Low-Entry Qualitäten, die wir bisher am Markt noch nicht sehen. Von einem müden Aufguss der ursprünglichen Intercity-Modelle kann jedenfalls keine Rede sein, der Neue trägt nun das Gesicht der neuen Stadtbust-Generation. Zwar sachlich schlicht aber gekonnt strecken sich die Seitenwände mit niedriger Fensterlinie, die nach hinten ansteigende Sitzanordnung wird mit geschwärztem Glas kaschiert. Keck und dynamisch umfassen die leicht ausgestellten Radhäuser die Räder, das attraktive Heck zitiert die Reisebusse der Marke – auch keine schlechte Referenz. Obendrein erhält der Intercity LE bereits neue LED-Scheinwerfer, die sein Hochboden-Kollege noch nicht hat. Der sieht, da sind wir uns einig, gegenüber dem Newcomer jetzt alt aus, da besteht nun Handlungsbedarf – die Folge der guten Tat.

## Auf den zweiten Blick

Was macht den neuen MAN so besonders? Zuerst seine Vielfalt, der Low Entry fährt künftig in drei Längen vor, als Stadt- oder Überland-Fahrzeug, wahlweise mit 275er- oder 295er-Bereifung. Wie unsere beiden Testkandidaten, zweiachsiger mit 12,45 m und 13,15 m Länge, aber verschiedenen Talenten. Der kürzere Low Entry zeigt sich im Überland-Basistrimm, mit billigen Gestängespiegeln, einfachem Cockpit und Reifen im Stadtbustformat, während der platzoptimierte Längere auf gepimpt mit Dachgepäckabla-

gen, neuem VDV-Arbeitsplatz, großer 295er-Bereifung und Integralspiegeln glänzt. Der dient uns für diesen Vergleich als Maßstab, mit mehr als 13 m Länge und 7 m Radstand ist er schon ein stattlicher Omnibus. Zumindest im öffentlichen Nahverkehr, wo es gilt, auch um enge Radien und Straßen zu manövrieren. Bis zu 53 Sitzplätze sind möglich, inklusive Stehplätze soll der Intercity LE 13 sogar bis zu 102 Fahrgäste befördern können. Bei den genannten 12 Tonnen Leergewicht geht die Rechnung jedenfalls auf. Der Innenraum ist zwar sachlich, aber mit Farbe und Liebe zum Detail gestaltet. 49 attraktive Hochlehner auf Podesten laden bequem gepolstert zum Sitzen ein, die Kunststoffschalen der Sitzrückseiten dürften gegen Vandalenattacken resistent sein. Im hochwertig ausgestatteten LE 13 fassen die Gepäckablagen auch



Leistung nach Maß: Anfahrstarker D15-Reihensechszylinder mit 330 PS, für schwere Topografie und hohe Fahrleistungen empfiehlt sich die 360-PS-Variante

große Wanderrucksäcke, zumindest im Vorderwagen, hinten sind sie knapper bemessen – und an den letzten Sitzreihen gibt es wegen der beschränkten Höhe keine mehr. Ein Problem, das jeder LE-Omnibus aufweist, wer ganz hinten sitzt, muss sich beim Aufstehen vorsehen. Dafür ist im Intercity LE für gute Aussichten auf allen Plätzen gesorgt, das kann man nicht allen Mitbewerbern bescheinigen. Die Heizung, soviel steht an einem neblig kalten Tag fest, wärmt den großen Raum mit Konvektor-Gebläsen sehr schnell und effektiv. Natürlich klassisch mit Motorabwärme plus Valeo-Zusatzheizung, der



Zweiachser zuerst: Der neue MAN Lion's Intercity LE geht mit den Längen 12,5 und 13,15 m und mit Überlandausstattung an den Start

MAN Lion's Intercity LE wird schließlich noch von einem Dieselmotor im Heck befeuert.

## Zweckdienliche Cockpits

LE-Chauffeurs freunden sich mit dem MAN schnell an, ob sie nun den bekannten Basis-Arbeitsplatz bedienen (die „MAN-Pille“) oder gegen Aufpreis das neue dreiteilige VDV-Cockpit. Üppig Platz fürs Fahrpersonal bieten beide. Wobei der altbewährte ellipsoide Armaturenräger zwar nicht mehr tau-

turbedarf zielsicher auf Kurs. Mit einzelradführenden Doppelquerlenkern an der Vorderachse – MAN setzt hier auf die ZF-Stadtbustlösung – die acht Tonnen Achslast zulässt. Die Hypoid-Hinterachse stammt aus dem eigenen Komponenten-Baukasten. Zwar wie bei den Intercity-Hochbodenbussen mit schmaler Feder- und Dämpferspur, aber jetzt ohne Rahmenteile, so wird der LE laut Hersteller 300 kg leichter. Nicht nur deshalb verblüfft der Low-Entry mit seinem leichtfüßigen Handling, er lenkt willig ein und durchweilt kurve Landstraßen ohne sich schwer zu verneigen. Der Stabilisator an der Hinterachse begünstigt den fahraktiven Charakter, ohne jedoch die Fahrgäste auf mieser Fahrbahnqualität zu malträtiert. Samt der semivariablen PCV-Dämpfer ist der Intercity LE aber keine Sänfte und erst recht nicht mit flacher 275er-Bereifung. Auf gemeine Dellen im Fahrbelag und Frostaufbrüche reagiert das Überland-Basismodell schon spürbar unwirsch – er ist halt kein Reisebus und will auch keiner sein.

## Halbstarke Motorisierung

Für den neuen Stadt- und Land-Bus sieht MAN den halbstarke D15-Sechszylinder vor, der den Kraftstoff im Gegensatz zu den großen Busmotoren ohne Abgasrückführung verbrennt. In unserem Fall ist es jeweils die mittlere Variante mit 330 PS. Das Motorformat mit neun Liter Hubraum passt zum Einsatz, mit maximal 1.400 Newtonmeter Drehmoment schon ab 900 Touren kommt das anfahrstärkere aber nicht flüsterleise Triebwerk aus dem Stand ohne Turboflaute zur Sache. Und weil die volle Leistung schon bei mittleren Drehzahlen (ca. 1.500/min) verfüg-

bar ist, kommen trotz der überschaubaren Nennleistung unterwegs keine Mangelgefühle auf. Zumal der Neunliter-Diesel sein Drehmoment der neuen ZF-Automatik Ecolife 2 serviert, die das geforderte Leistungsvermögen flink und mit stetem Kraftfluss in ordentliche Fahrleistungen übersetzt. Das sechsstufige Lastschaltgetriebe hat zuletzt noch etwas zugelegt: Mit einem kürzeren Anfahrang wird die Beschleunigung besser und mit einer längeren Overdrive-Stufe beim Kraftstoffverbrauch gespart. Wer auf schwieriger Topografie unterwegs ist, wird zurecht mit der 360-PS-Variante (max. 1.600 Nm Drehmoment) liebäugeln. Denkbar wäre auch die langsamere Hinterachse (i = 5,67) für den Landstraßenbetrieb, unsere beiden autobahnaffinen MAN-Busse rennen 100 km/h bei gerade mal 1.400 Touren.

Los geht es mit diesen beiden Zweiachsers als Überlandvarianten, ab 2023 soll es einen urbanen Intercity LE geben. Der bekommt wie der Stadtbust vorn eine breite Innenschwenktür, dann soll auch das bewährte Mildhybrid-System mit Kurbelwellenstartergenerator für den Low-Entry zu haben sein. Bleibt noch der 14,5 m lange Dreiaxser, der ab 2024 gegen den Setra S 418 LE und den Iveco Crossway LE 14,5 antreten soll. Bleibt die Frage nach den Preisen, die von den Vertriebsstrategen nicht gern beantwortet wird. Etwa 180.000 Euro für die Basisvariante, wird gemunkelt, der MAN Intercity LE positioniert sich zwischen den Konkurrenten von Iveco und Setra. Die Intercity-LE-Modelle werden übrigens in Ankara gebaut, sie wurden dort als erste MAN-Busse federführend entwickelt.

## Technische Daten

### MAN Lion's Intercity LE 12/LE 13

**Motor**  
Reihensechszylinder D1556 LOH, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6E mit SCR und DPF.

Hubraum 9.037 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung 243 kW/330 PS bei 1.800 U/min  
Maximales Drehmoment 1.400 Nm bei 900 – 1.600 U/min

**Kraftübertragung**  
Sechsgang-Automatikgetriebe ZF Ecolife2; Hypoid-Hinterachse i = 4,56; optional i = 5,67.

**Fahrwerk**  
ECAS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung Typ ZF RL 82 EC mit zwei Luftbälgen und PCV-Stoßdämpfern; zul. Achslast 8.000 kg.  
hinten starre Antriebsachse (HY-1350-B03), Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier PCV-Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 11.500 kg. Bereifung im Format 275/70 R 22,5; optional 295/80 R 22,5.

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

**Lenkung**  
Hydraulische Bosch-Kugelmutterlenkung Typ Servotronic 8098, pneumatische Lenkrad-Verstellung in Höhe und Neigung.

**Maße und Gewichte**  
Länge/Breite/Höhe 12.449, altern. 13.149/2.550/3.425 mm  
Radstand 6.300, altern. 7.000 mm  
Überhang vorn/hinten 2.849/3.300 mm  
Wendekreis 29.960 mm  
Einstiegshöhe Tür 1/2 380, altern. 425 mm  
Tankvolumen 245 oder 350 l  
Adbluetank 40 l  
Leergewicht/Waage 11.500, altern. 12.000 kg  
Zul. Gesamtgewicht 19.500 kg

**Fahrgastkapazität**  
Sitzplätze 49, altern. 53 Personen

**Preis**  
Grundpreis ca. 180.000 Euro

## Resümee



Wolfgang Tschakert

Der neue Low-Entry von MAN kommt spät, aber mit überzeugenden Lösungen. Mit ansehnlichem Langzeitdesign, mit großer Varianten-Vielfalt und sehr ansprechender Verarbeitung, hier gibt sich der Intercity LE keine Blöße. Auch nicht bei den Fahreigenschaften, erst recht nicht beim Antrieb, im Einsatz auf der Straße macht der MAN eine blendende Figur. Jetzt fehlen nur noch die aktuellen elektronischen Sicherheitssysteme, die wir von den MAN-Lkw kennen – für einen Newcomer am Markt sind ESP als Serienausstattung und ein optionaler Spurwächter zu dürftig.



LE-Basisausstattung: Cockpit mit festmontiertem ellipsoidem Armaturenräger, im Branchenjargon „MAN-Pille“ genannt



Für gehobene Ansprüche: VDV-konformer Fahrerarbeitsplatz mit verstellbarem Instrumententräger



LE-Basisausstattung: Attraktive Hochlehner-Bestuhlung Typ MAN Intercity Basic, ins Heck ansteigende Sitzpodeste, hier ohne Gepäckablagen



Überlandausstattung für gehobene Ansprüche: Infotainment mit großem Monitor, Dach-Gepäckablagen, attraktives LED-Innenlicht

Fotos: Bus Blickpunkt