



DAUERLÄUFER Der Lion's Regio sieht nicht nur gut aus, er ist auch wirtschaftlich „on the top“



Lion's Regio oder Traum auf Linie

Die Löwen kommen. Auf leisen Pfoten schleichen sie sich durchs Land, um durch plötzliches Auftauchen **für Überraschungen** zu sorgen. Doch die Löwen aus dem Hause MAN sind nicht auf der Jagd.

Ihnen geht es um den perfekten Auftritt. Und der ist fürs Erste gelungen. Auf der IAA 2004 vorgestellt, hat sich der Lion's Regio auf Antrieb eine Fangemeinde

gesichert. „Was für ein Design“, stöhnte so mancher Fachbesucher beim Anblick der Schönheit in Glas und Metall. Ein MAN? Tatsächlich, aus dem ehemals eher bieder und gerade daherkommenden Omni-

bushersteller erhob sich wie Phönix aus der Asche eine neue Fahrzeuggeneration, die eine Misswahl glatt gewinnen würde, gäbe es sie denn unter Linienbussen. Vorbei die Zeiten langweiliger gerader Flächen

und Linien. Der Lion's Regio will ein Bindeglied zwischen Reisebus und Niederflur-Linienbus sein. Entsprechend die Optik. So lehnt sich der Frontbereich deutlich an die Lion's-Star-Optik an und verwöhnt

mit Schwüngen und dazu noch wohl proportionierten Rundungen. Die Seitenbereiche erinnern dagegen an die gelungenen Formen moderner Niederflurlinge. Sie bestehen im oberen Bereich komplett aus

Glas, die bündig an den Karosserie-Unterbau anschließen. Was man bisher nur beim Reisebus kannte, hat nun auch beim Regio Einzug gehalten: Durch die B-Säule ist der Bus in einen Fahrer- und einen

TEST MAN LION'S REGIO



GUTGELUNGEN
Auch für die Linie gibt es nun ein zeitgemäßes Fahrzeug

LION'S REGIO FAHRERPLATZ UND FAHRZEUG

Fahrgastbereich unterteilt. Die tolle Optik ist das eine, die dadurch gewonnene Leichtigkeit und deutlich gewachsene Aussicht für die Fahrgäste das andere. Vorbei die Zeiten, als ein Überlandlinienbus eng und unbequem wirkte. Dazu trägt beim Lion's Regio aber auch die neue Breite von insgesamt 2,55 m bei. Das schafft nicht nur subjektiv mehr Platz, mal ganz nüchtern betrachtet, ist der Platz am Mitteleinstieg bequemer geworden, was nicht nur Rollstuhlfahrern und Fahrgästen mit Kinderwagen zugute kommt.

Zugelegt hat der Neue aber auch in der Länge. Immerhin 25 Zentimeter misst der gewonnene Platz, der hauptsächlich dem Bereich Fahrerplatz und vorderem Einstieg zugeschlagen wird.

Gewachsen – der Bus ist 25 cm länger

Die Mehr-Länge wurde durch Ansetzen zwischen den Achsen erreicht, was letztlich in einem etwas längeren Radstand und somit etwas größeren Kofferraum gipfelt. An der Innenraumhöhe wurde nicht gespart. Satte 2.210 mm vorn und immerhin noch 1.760 mm

über dem Motor – da bekommen auch lange Menschen kaum klaustrophobische Anfälle.

Den Fahrgästen zugute kommt ebenfalls die bis ins Dach hochgezogene Frontscheibe. Leider wird ihre Großzügigkeit durch den Kasten mit der Zielmatrix, den es übrigens serienmäßig gibt, wieder stark eingeschränkt. Wer seinen Blick aufmerksam über den Löwen streifen lässt, wird erkennen, dass die Frontscheibe mit Schwung in ein Dachpaket läuft – dahinter verbirgt sich die Klimaanlage, die aus Gewichtsgründen in den Frontbereich verlegt wurde.

Der positive optische äußere Eindruck setzt sich innen fort. So fiel angenehm auf, dass der Regio auch auf schlechten Strecken (wobei man solche Wege in Bayern eher im Bereich: „immer noch ganz gut“ ansiedeln muss) nicht klapperte oder ächzte. Mag sein, dass beim Testwagen die Schrauben alle noch einmal besonders sorgfältig nachgezogen wurden, dennoch kann durch Erfahrungswerte in puncto Verarbeitungsqualität und verwendete Materialien ein dicker Pluspunkt vergeben werden. Dominierender Werkstoff im Innenraum ist Kunststoff, was man leider auch sieht. Den-

noch gefallen zahlreiche Details, wie die in die Halteleuchten an den Gepäckablagen integrierten Leuchten. Das Licht spiegelt sich so auch im Dunkeln nicht in den Seitenscheiben. Dass der Unternehmer für seine speziellen Einsatzzwecke zwischen einfacher Linienbusbestuhlung und bequemen Reisesitzen wählen kann, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Ein sensationell neues Cockpit

Den Fahrer erwartet ein für MAN-Linienverhältnisse rundum erneuertes und fast schon

sensationell überarbeitetes Cockpit. Da wäre zum einen der Instrumententräger zu nennen, der sich wie ein rundgeformtes Tableau aus den 70ern Aufmerksamkeit verschafft. Die Instrumente – bekannt aus den Lkw-Baureihen – sitzen übersichtlich und blendfrei angeordnet, das Lenkrad lässt sich einfach verstellen.

Die wenigen vorhandenen Schalter und Bedienelemente überfordern niemanden und sind zudem griffgünstig, also ergonomisch, angebracht. Die Spiegelverstellung, die natürlich elektrisch erfolgt, befindet sich an der linken Seite, unter dem recht klein ausgefallenen



PRAKTISCH Der Arbeitsplatz ist durchdacht gestaltet, erinnert an einen Pkw

HÜBSCH Das Heck überzeugt durch eine überaus gefällige Optik – wer will da noch vorbeifahren



GLAS Bis zu den Kofferklappen reichen die Scheiben, die im Dachbereich abgerundet wurden

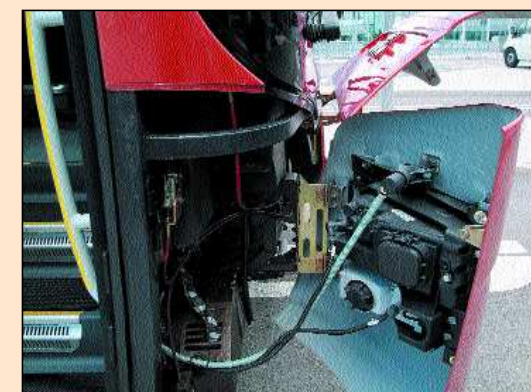


AUSREICHEND Für einen Überlandbus bietet der Wagen mehr als genug Stauraum



HELL Ein modern gestalteter Innenraum kann Bus-Muffel überzeugen

KRAFTVOLL Leise, aber stark kommt die Motorenpalette für den Lion's Regio



KLAPPEN Lampen, Ersatzrad und Scheibenwasser befinden sich hinter diesen Klappen an der Front

BEQUEM Auch längere Tage auf der Linie sind im Lion's Regio keine Qual. Ein ergonomischer Sitz samt Arbeitsplatz sorgt für stressfreies Arbeiten



TESTÜBERBLICK LION'S REGIO



HERSTELLER	MAN
Modell	Lion's Regio
Länge	12.250 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.400 mm
Überhang vorn/hinten	2.780 mm/3.350 mm
Radstand 1-2	6.120 mm
Wendekreis	21.026 mm
Gewicht unbeladen/max.	12.180 kg/18.000 kg
Nutzlast	5.820 kg
Elektrik	Diagnoseschnittstelle für MAN-Cats, TEPS
Fahrgastkapazität Sitze	49 + Fahrer
Motor	MAN D 2866 LUH 28 Euro 3, 310 PS (228 kW) bei 1.900 U/min, 1.400 Nm bei 1.000 - 1.300 U/min
Getriebe	manuelles Schaltgetriebe, ZF 6 S 1901
Retarder	integriert, Intarder
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, EBS 2, ESP optional, automatische Belagnachstellung
Vorderachse	Mehrlenkerachse, Einzelradaufhängung
Antriebsachse	MAN Hypoidachse mit vier Achsführungslenkern
Lenkung	ZF-Hydrolenkung Servocom
Reifen	295/80 R 22,5
Federung	Rollbalg-Luftfederung mit elastischer Einfederungsbegrenzung
Preis	320.000 Euro

TESTERGEBNISSE	
Verbrauch	
Verbrauch Land/BAB/Stadt	30,85/25,06/35,6 l/100 km
Verbrauch gesamt	28,3 l/100 km
Testdistanz	227 km
Innengeräusch	
50 km/h vorn/Mitte/hinten	61/65,1/64,2 dB (A)
80 km/h vorn/Mitte/hinten	65,3/65,4/64,2 dB (A)
Beschleunigung	
auf 20/40/60/80 km/h	5,8/11,4/19,6/30,4 Sekunden

Fahrerfenster, das ebenfalls elektrisch hoch und runter fährt. Leider bietet der Lion's Regio nur „ausreichend“ Staufächer für den Fahrer. Besonders Kollegen mit größeren Koffern oder Taschen werden ein wenig verzweifeln ob mangelnder Ablagen. Es ist natürlich gut, wenn man zahlreiche Becherhalterungen oder Fächer für Stifte zur Verfügung hat, doch nicht alle Fahrer leiden unter Kleinkramsinitis. Dafür entschädigt die gute Rundumsicht, die lediglich im Bereich der linken B-Säule einen Minuspunkt erhält. Führt man auf eine T-Kreuzung im nach rechts geknickten Winkel zu, muss man fast aufstehen, um den Bereich links vom Bus einsehen zu können.

Das Fahrverhalten kann überzeugen

Was bereits nach wenigen Metern Fahrt auffällt, ist die erfreuliche Laufruhe, die dem Lion's Regio zu eigen ist. Von einem Linienbus ist man eher eine etwas rauere Fahrweise gewöhnt. Das Geheimnis liegt im Fahrwerk und damit den Achsen. Hier spielt der Bus nun seine ganz großen Stärken aus. Seine „Beinchen“ stammen nämlich vom Reisebus, der neuesten Lion's Star-Generation. Frei nach dem Motto: Wenn schon, denn schon, findet an der Vorderachse eine Mehrlenker-Radführung mit aufgelösten Querlenkern Verwendung, die sich im rauen Alltag als solide, doch feinfühlig bei groben Fahrbahnen erweist. Dazu verhindert ein Stabilisator eine zu große Seitenneigung in Kurven. Der Lion's Regio verfügt mit dem serienmäßigen EBS 2 (Elektronisches Bremssystem) über eine Brems-



MODERN Die Front gefällt durch große Frontscheibe und moderne Rundungen

anlage nach modernsten Ansprüchen. Der Überlandbus kann jetzt optional mit dem Sicherheitssystem ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) ausgestattet werden. ESP ist ein aktives System, das die Fahrsicherheit steigert – im Rahmen der physikalischen Grenzen können kritische Fahrsituationen wirksam entschärft werden. Neu ist die integrierte Rückrollsperrung, die das Anfahren bergauf noch einfacher macht.

Den Testwagen trieb ein Sechszylinder-Diesel mit einer Leistung von 228 kW/310 PS an. Für den Normalbetrieb ist diese Leistung vollkommen ausreichend, auch leichte Steigungen werden problemlos bewältigt, nur in den Bergen und auf 18 Tonnen beladen, wird der Motor Probleme bekommen. Hier wären die 360- oder die 410-PS starken Varianten zu empfehlen. Gut sind übrigens auch die Geräuschwerte im Inneren, Löwen lieben es halt leise. *sab*

FAZIT

TEST-REDAKTEUR
SASCHA BÖHNKE

Mit dem Lion's Regio setzt MAN im Überlandbusbereich neue Maßstäbe. Modernste Fahrwerktechnik, ein fortschrittliches Elektronikprogramm und eine echte Hingucker-Optik machen den Bus zu etwas ganz Besonderem in seinem Segment. MAN will auffallen, das ist gelungen.

Foto: Sascha Böhne