



Flexibel im Stadt- und Überlandeinsatz: Neuer MAN Lion's Intercity LE setzt Maßstäbe in Low-Entry-Klasse

München, 05.10.2021

Das Segment für Low Entry-Busse ist derzeit stark am Wachsen. Der neue MAN Lion's Intercity LE bietet dafür jetzt die beste Lösung aus zwei Welten – sitzplatzoptimiert und mit den Genen von Low Floor- und Überlandkonzepten in einem modernen und attraktiven Fahrzeug kombiniert. Mit seiner großen Flexibilität setzt das neue Mitglied der MAN-Busfamilie Maßstäbe in der Klasse – und das auch rein optisch.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Sebastian Lindner
Telefon: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
www.mantruckandbus.com/presse

- **Maximale Flexibilität bei der Konfiguration der Ausstattung für jeweils drei Längen im Stadt- und Überlandeinsatz**
- **Die neue Modellreihe ersetzt drei Busmodelle und erhält ab 2023 auch den bewährten MAN EfficientHybrid-Antrieb der neuen Lion's City Generation**
- **Kraftvoller und gleichsam sparsamer-Antriebsstrang, moderne Konnektivität sowie einsatzorientierte Ausstattungspakete machen den Lion's Intercity LE zum TCO-Champion**
- **Mit der Weiterentwicklung des MAN „Smart Edge“-Designs komplettiert der Lion's Intercity LE die aktuelle MAN-Busfamilie und setzt Maßstäbe in der Low Entry-Klasse**

Ein attraktives Busmodell mit maximaler Flexibilität zu einem vernünftigen Preis – diese Vorgabe von Unternehmern und öffentlichen Betreibern für das preissensible Low-Entry-Segment erscheint zunächst wie die Quadratur des Kreises. Mit jahrzehntelanger Erfahrung in diesem Segment und auf Basis der aktuellen Baureihen MAN Lion's Intercity und des innovativen Stadtbusses Lion's City, gelingt es MAN Truck & Bus mit dem Lion's Intercity LE auf ideale Weise, kostengünstig ein modernes Einstiegsmodell zu konzipieren und anzubieten, das all diese Anforderungen erfüllt.

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich mehr als 9,5 Milliarden Euro Umsatz (2020). Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der TRATON SE und beschäftigt weltweit mehr als 37 000 Mitarbeiter.



Zu diesem Zweck kombinierten die Ingenieure den Hinterwagen des erfolgreichen Hochbodenwagens Lion's Intercity mit dem Niederflur-Vorderwagen des aktuellen Lion's City. Auf diese Weise lassen sich vor allem im hinteren Bereich zum einen mehr Sitzplätze in Fahrtrichtung umsetzen, zum anderen weniger komplexe und damit kostengünstigere Hypoidachsen der neuesten Bauart einsetzen. Preislich kann das Modell durch diese Modulbauweise deutlich unter Low Floor-Bussen positioniert werden, die von einem reinen Niederflur-Stadtbus-Baumuster abgeleitet worden. In diesem hart umkämpften Segment ist der Preis einer der wesentlichen Faktoren für die Kaufentscheidung. Dabei sieht der Lion's Intercity LE alles andere als „preisoptimiert“ aus – die Designer haben es geschafft, das in 2017 mit dem Reisebus MAN Lion's Coach erstmals etablierte „Smart Edge“-Design behutsam, nachhaltig und mit hohem Wiedererkennungswert weiterzuentwickeln.

Sechs neue Busse ersetzen drei bewährte Modellreihen

Das neue Low Entry-Modell ersetzt mit seinen sechs Baumustern gleich drei bewährte Modellreihen: zuerst die vom Niederflur-Stadtbus Lion's City abgeleitete LE-Baureihe, den ebenfalls auf dem Stadtbusbaumuster basierenden Lion's City Ü (A 20) und nicht zuletzt den immer noch sehr beliebten Lion's City LE/Ü (A 78). Die ersten beiden Baureihen laufen Ende 2021 aus, der letztgenannte Ende 2022.

Zum Start debütieren die beiden überlandorientierten Ausführungen Lion's Intercity LE 12 (42 C, 12,44 m) und Lion's Intercity LE 13 (43 C, 13,14 m) mit SOP zum Jahresbeginn 2022. Die gleichlangen stadtorientierten Varianten des Lion's Intercity LE (32 C/33 C) laufen ab Anfang 2023 vom Band. Gleichzeitig startet das bewährte EfficientHybrid-Modul aus der neuen Stadtbusgeneration, das auch hier über eine hocheffiziente Stopp-Start-Automatik und Boost-Funktion verfügt – immer noch ein Alleinstellungsmerkmal im Markt. Die beiden 14,46 m langen Dreiaxser Lion's Intercity LE 14 (34 C/44 C) folgen im Jahr 2024 in der dritten Anlaufgruppe. Diese basieren dann erstmalig auf einer komplett neuen Elektronikplattform und lassen sich natürlich wie alle Varianten auch mit dem EfficientHybrid-System ausstatten.



Stadt- oder überlandorientierte Ausführung: volle Flexibilität bei der Konfiguration für den Kunden

Die Unterscheidungsmerkmale der beiden Varianten sind für das Segment klassisch und richten sich bei identischem äußeren Erscheinungsbild konsequent an den unterschiedlichen Einsatzprofilen aus. Die stadtorientierte Variante des Lion's Intercity LE (32C/33C/34C) verfügt über eine podestfreie Bodenlandschaft im Niederflurbereich, und ist immer mit einer 275/70 R22.5 Bereifung ausgerüstet (Einstiegshöhe 320 mm). Die überlandorientierte Version bietet dieses Format nur auf Wunsch, in der Serie werden Reifen des Formats 295/80 R 22,5 aufgezogen (Einstiegshöhe 380 mm). Sie verfügt zudem immer über Podeste im vorderen Bereich (Höhe vorne 1.425 mm, hinten 1.875 mm) und bietet so mindestens zehn Sitze mehr als das City-Pendant. Maximal können mit dem überlandorientierten Modell 102 Personen befördert werden, mit der stadtorientierten Ausführung bis zu 107 Fahrgäste.

Bei den beiden Dreiaxsern lauten diese Zahlen 115 (überlandorientiert) und 121 (stadtorientiert). Bei allen Lion's Intercity LE können moderne Decken Haltestangen oder optional in der Höhe angepasste Gepäckablagen in offener oder geschlossener Version, letzterer auch mit modernen Servicesets für Licht, Luft und Servicruf konfiguriert werden. Die Aufteilung der Gepäckablagen im Bus kann sehr flexibel zwischen Vorder- und Hinterwagen sowie zwischen der rechten und der linken Seite erfolgen.

Als Sitze werden im Intercity-Wagen Sitze des Typs „MAN Intercity Basic“ verbaut, der, je nach Klassifizierung, sowohl ohne oder optional mit Zwei- bzw. Drei-Punkt-Gurten verfügbar ist. Für die stadtorientierte Variante stehen drei City-Sitze mit verschiedenen Sitzoberflächen und -polsterungen zur Verfügung, die optionale Ausstattungsvariante „MAN City Comfort“ ist auch mit Beckengurt erhältlich.

In der Serie verfügt die stadtorientierte Version stets über zweiflügelige Innenschwenktüren an der vorderen und der mittleren Tür. Die überlandorientierte Variante ist serienmäßig immer mit einer Außenschwenktür, an der vorderen Tür ein- oder zweiflügelig, an der mittleren Tür 2 immer zweiflügelig, ausgestattet. Optional gibt es für alle Lion's Intercity LE 2-flügelige elektrische Schwenk-Schiebetüren aus dem



MAN-Technologiebaukasten. Eine dritte Tür ist serienmäßig nur für die stadtorientierten Dreiachser vorgesehen, für die anderen Baumuster als Kundensonderwunsch verfügbar.

Modernes „Smart Edge“ Design spricht eine klare MAN-Sprache

Das moderne „Smart Edge“ Design, das seit 2017 mit dem Reisebus Lion's Coach seinen Einzug hielt, kennzeichnet den Lion's Intercity LE ganz klar als neues Einstiegsmodell in der aktuellen MAN-Familie. „Smart Edge“-Design: das bedeutet die konsequente Umsetzung von klaren, dynamischen Linien, Fasen und Kanten über das gesamte Fahrzeug, die aber niemals aggressive oder aufdringliche Formen kreieren, sondern harmonisch in ein ganzheitliches und in sich ruhendes Gestaltungskonzept einfließen. Dabei kommt den Bug- und Heckbereichen des Fahrzeuges eine besondere Bedeutung zu – sind doch gerade sie es, die dem großen Buskubus eine elegante und dynamische Dominanz geben und der Bus so dem Passagier freundlich, einladend und sympathisch gegenübertritt. So ist der Übergang der A-Säule nicht – wie marktüblich – in einem einfachen 90-Grad-Winkel in das Dach ausgeführt, sondern nimmt – wie beim Stadtbus Lion's City – erst einen dynamischen, schräg verlaufenden Aufschwung, bevor er dann in die horizontale Dachlinie einfließt. Zudem zielt die Dachvoute, also die obere Begrenzung der Seitenwand, zusätzlich eine präzise Lichtkante, die sich um die gesamte Seite des Busses wie ein schützendes und umschließendes Band zieht. „So entstehen eine optische Struktur und klare Proportionen, die dem Bus die typische und zeitlose MAN-Designsprache im Exterieur und Interieur verleihen,“ erläutert Stephan Schönherr, der als Vice President Styling Bus das Omnibus-Design für die Marken MAN und NEOPLAN verantwortet.

Die **Frontmaske** ist bewusst sportlich schlank und horizontal gehalten, um eine kraftvolle Erscheinung zu erreichen. Die schwarz gehaltenen Bereiche um die modernen Scheinwerfer mit optionalem Voll-LED-Scheinwerfern, fließen markentypisch über die Scheinwerfer hinweg und betten diese ein. Sie laufen skulptural um die Bugecken herum in die Seitenwände ein und lösen so die klassische Busgestaltung gewissermaßen auf. Die typische schwarze MAN-Bugblende ist nun stärker nach unten zugespitzt und korrespondiert so ideal mit dem deutlich akzentuierten horizontalen Fläche, die sich nach unten anschließt und in den Kanten unter den Scheinwerfern



in einer dreidimensionalen Form mündet. Ein kleiner, in Wagenfarbe lackierter Frontspoiler unterstreicht dieses „sportliche“ Frontdesign im Stil einer edlen Signatur und zeitgemäßer Gestaltung.

Die **Seitengrafik** wiederum nimmt den dynamischen Verlauf der schwarzen Buganteile in die Kante hinter Tür 1 aufstrebend auf und führt diese dann horizontal auf einer Ebene weiter. Die kraftvoll wirkenden Radläufe, die der Seitenwand weitere Raffinesse geben und das Rad kreisförmig umschließen, erhöhen den dreidimensionalen Eindruck des Fahrzeugs deutlich. Sie betonen so die tragende Rolle der Räder. Auch ein Low Entry-Bus muss wie aus einem Guss wirken – dieser tut es definitiv, nicht zuletzt mit seinen weit nach unten gezogenen Glasanteilen im Heck. Dieses spiegelt diese moderne MAN-Formensprache sehr harmonisch wider: breite, stämmig wirkende Hecksäulen mit nach unten gefeilten Linien im Sinne eines muskulösen Rückens, sowie der typische Dachheckspoiler ganz oben, setzen gekonnte Akzente und vermitteln auch optisch Sicherheit und Effizienz für den Betrachter. Über den dreiteilig ausgeführten Heckstoßfänger sind die großflächigen LED-Rückleuchten aus dem Lion's Coach verbaut, die dem Wagen einen deutlichen Reisebuscharakter und eine schon aus der Ferne schnell wiedererkennbare Lichtsignatur in der Nacht verleihen. Und wieder ist es die gegenläufige LED-Reihe der Rückleuchten, die die harte Kante des Fahrzeuges bewusst konterkariert. Die Heckklappe ist serienmäßig in Wagenfarbe, mit einem oberen schwarzen Bereich als Fortführung der seitlichen Fensterlinie, lackiert. Optional kann auch eine schwarze Motorraumklappe in der eleganten Optik der MAN-Busfamilie geordert werden. Zum gestalterischen Gesamtkonzept sagt Designer Schönherr: „Die konsequente Weiterentwicklung unseres erfolgreichen MAN Smart Edge-Designs lässt das preissensible LE-Segment in völlig neuem Glanz erscheinen. Auch praxisgerechte Busse dürfen hochwertig und attraktiv gestaltet sein. Der neue MAN Lion's Intercity LE vereint das Beste zweier Welten auf die schönste Art und Weise!“

Der Innenraum: Funktionalität trifft zeitlose Eleganz

Auch der Innenraum des MAN Lion's Intercity LE ist völlig neu gestaltet und konsequent auf maximalen Kundennutzen ausgelegt. Je nach Kundenanforderung bietet er im Niederflurbereich Podeste oder nicht, die flexibel bestellbaren Gepäckablagen sind dementsprechend in der Höhe



angepasst, um auch kleineren Fahrgästen das Erreichen zu erleichtern. Die Sitze im erhöhten Heckbereich steigen langsam an und bieten so eine Art Theaterbestuhlung, die sonst aus Premium-Reisebussen bekannt ist. Das gesamte Innenraum-Konzept wurde hell, schnörkellos glattflächig und freundlich gestaltet: „Jedes sichtbare Bauteil wurde von uns sorgfältig gestaltet! Das „Smart Edge“-Design im Interieur, so wie das passende Colour & Trim-Konzept erzeugen die lichte Großzügigkeit und Modernität des Innenraums und sorgen für einen angenehmen, freundlichen Eindruck von Klarheit, sowie optischer Ordnung für den Fahrgast,“ so Stephan Schönherr. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf alle sichtbaren Oberflächen gelegt, die hochwertig gestaltet sind. Das Farbkonzept ist MAN typisch hell gehalten, lebt von seinen bewusst gesetzten Kontrasten, um einen großzügigen Raumeindruck zu erzeugen und die einzelnen Funktionsbereiche voneinander zu trennen. Ein neues Sitzkonzept und moderne Dach-Haltestangen mit ovalem Querschnitt vervollständigen das Innenraumkonzept. Bei der stadtorientierten Version sind alle Sitze und Haltestangen, wo möglich, an den Seitenwänden befestigt, um so die bestmögliche Reinigung des Bodens zu gewährleisten.

Durch das für einen Linienbus neuartige, moderne **Lichtkonzept** mit direkter und durchgängiger Beleuchtung, wirkt der Innenraum sehr großzügig, einladend und hell. Die direkte LED-Beleuchtung in warmweiß sorgt für eine gleichmäßige Ausleuchtung und schafft ein warmes und angenehmes Ambiente. Optional ist eine leistungsstärkere 100 Lux-Beleuchtung sowie formschöne und integrierte Servicesets an der Unterseite der geschlossenen Gepäckablagen, die auch mit Leselampen, Luftdüsen und einem Serviceruf verfügbar sind. Eine dezente Ambientebeleuchtung steht als Option ebenso für zur Verfügung.

Immer bestes Klima und Hygiene an Bord

Für den MAN Lion's Intercity gibt es ausgeklügelte und moderne Lüftungs- und Klimatisierungssysteme in verschiedenen Varianten. Als zuverlässige Hygieneschutz-Maßnahme dienen die MAN Original Antiviralen Innenraumfilter. Die Mikrofilter, schützen aktiv vor der Übertragung von Viren, indem sie die Konzentration von Virus aerosolen im Innenraum des Fahrzeugs erheblich reduzieren. Möglich macht das der Aufbau des Systems mit mehreren Filterschichten. Diese filtern schädliche Umweltgase ebenso



wie anorganische und biologische Partikel und Aerosole effektiv, fangen sie ein und unterbinden sie. Dank der hohen Filtrationsleistung der ersten beiden Schichten wird die Konzentration in der Luft deutlich verringert. Die antivirale Wirkung der dritten biofunktionellen Schicht inaktiviert die verbleibenden Viren nahezu vollständig. In Zeiten von höheren Hygiene-Anforderungen im Zuge der Corona-Pandemie ist zusätzlich eine Abtrennung des Fahrerbereichs aus Einscheibensicherheitsglas (ESG) bzw. Polycarbonat verfügbar, die den Fahrer wirkungsvoll vor einer Tröpfcheninfektion bei Ausübung seiner Tätigkeit schützt. Zusätzlich können hochwertige Desinfektionsspender in den Einstiegen oder an der optionalen Toilette montiert werden.

Einstiegsoption der Belüftung sind einfache, groß dimensionierte Klappfenster – sorgen jederzeit für beste Durchlüftung sollte auf die modernen Klimaanlage verzichtet werden. Dazu kommt die Frontbox für den Fahrer, die dank Aluminium-Wärmetauscher zehn Kilo leichter wurde. Die Leistungsdaten: Kühlleistung 7,5 kW, maximale Heizleistung 19 kW. Neu ist hier der Luftqualitätssensor (AQS), der bei schlechter Außenluft automatisch auf Umluftbetrieb umschaltet. Die gebläseunterstützte Konvektorenheizung an den Wänden des Fahrgastraumes und die Dachheizung sorgen jederzeit für angenehme Wärme. Bei Leistungsspitzen kommt die bewährte Zusatzheizung punktuell mit 30 kW zum Einsatz, die mit Diesel oder Heizöl betrieben werden kann. Optional können Zusätzliche Heizer an den Stufen sowie Luftvorhänge an den Türen geordert werden.

Die nächste Stufe bietet zwei Dachheizanlagen, die über keine Klimafunktion verfügen. Sie sind sowohl von Valeo als auch von Konvekta verfügbar, leisten 40 kW Heizleistung und sparen gegenüber den vollwertigen Klimaanlage rund 50 Kilogramm Gewicht ein. Die kleinen Klimaanlage sind ebenfalls von beiden Lieferanten verfügbar und leisten 32 bzw. 33 kW Kälteleistung. Die größeren Versionen leisten 40 bzw. 39 kW. Die modular aufgebauten Valeo-Anlagen sind 30 Millimeter niedriger als die Konvekta-Versionen, diese sind wiederum voll recyclingfähig und etwas verbrauchsärmer.



Ein modernes Cockpit als beneidenswerter Arbeitsplatz

Der Fahrer findet im neuen MAN Lion's Intercity LE einen modernen Arbeitsplatz vor, der sich mit der elegant geschwungenen Kabinentür perfekt in das Designkonzept einfügt. Der Empfang für den Passagier ähnelt nun dem eines Hotels, zudem ist die hinten angeschlagene Tür mit einer Polycarbonatscheibe ein Sicherheitsaspekt. Das Farbkonzept entspricht dem des Fahrgastraums: oben helle Farben, weiter unten oder dort, wo erkennbar viel Verschmutzung droht oder Technik untergebracht ist, herrschen eher dunkle Farbtöne vor. Der Fahrerplatz wurde gegenüber einem reinen Niederflurwagen deutlich um 120 Millimeter angehoben, was den Fahrer auf Augenhöhe zum Fahrgast bringt. Der bisherige „Eurokasten“ über dem Fahrer weicht einem neuen IT-Fach, das genormte 19 Zoll-Einschübe für Elektroeinbauten oder auch WLAN-Router und RIO-Box bietet. Die Bugkuppel über Fahrer und Einstieg kann auf Wunsch mit einer warmen, direkten Zahltischbeleuchtung gekrönt werden.

Generell sind zwei Fahrerarbeitsplätze verfügbar: die klassische Version aus dem Lion's Intercity sowie der voll VDV-konforme MAN-eigene Fahrerplatz aus der neuen Lion's City-Generation. Hierbei lässt sich der untere Teil zusammen mit dem Lenkrad nach Fahrerwunsch justieren. Mit dem Fokus auf Ergonomie, Komfort und Sicherheit wurde beim VDV-Fahrerarbeitsplatz auch die Bedienfreundlichkeit durch die Anordnung der Schalter und Instrumente optimiert. Die Bedienelemente sind in drei Zonen nach Häufigkeit der Nutzung angeordnet, ein optionaler Zusatzinstrumententräger rechts ermöglicht die Aufnahme zusätzlicher DIN-Geräte oder Überwachungsmonitore. Getränkehalter und USB-Anschluss befinden sich ebenso wie der prominent positionierte Federspreicherhebel im seitlichen Bedienfeld, zusätzliche Ablagemöglichkeiten bieten zum Beispiel ein abschließbares Fahrertaschenfach, Abfalleimer oder ein Zeitungsnetz in der Fahrertür, die in mehreren Ausführungen erhältlich ist.

Für eine verbesserte Ergonomie durch eine optimale Sitzposition lässt sich der Fahrersitz nun horizontal weiter verstellen, konkret geht es hier um 50 Millimeter gegenüber dem MAN Lion's Intercity. Der Instrumententräger bewegt sich synchron mit der Bewegung des Lenkrads (+/- 110 mm; 20° Neigung). Für beste Erkennbarkeit sorgt zudem das serienmäßig verbaute hochauflösende Vier-Zoll-„Highline“-Farbdisplay mit serienmäßigen



Haltestellenmenü, das nun ein neues Erscheinungsbild wie in den Reisebussen bietet und noch besser ablesbar ist. Links neben dem Armaturenräger kann nun ein weiterer Monitor verbaut werden, um, das Bild der Rückfahrkamera oder anderer Quellen anzuzeigen.

Für beste Sicht nach hinten und seitlich stehen optimierte Spiegel zur Verfügung, die in der Serie an einem Rohrrahmen befestigt sind. Sie sind mit und ohne Bugbeobachtungsspiegel erhältlich und separatem Schulbussspiegel an Tür 2 erhältlich und immer in einer Höhe von über zwei Metern montiert. Auf Wunsch ist auch die hochwertige, vollverkleidete Integralversion vom Lion's City erhältlich.

Stabiler Leichtbau für höhere Effizienz

Besonderes Augenmerk haben die Ingenieure auf die Gewichtseinsparung gelegt, die einen direkten Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch hat. Durch verschiedene Maßnahmen konnte bei der Konstruktion des Fahrzeugs deutlich Gewicht reduziert werden, was weniger Verbrauch und dadurch höhere Effizienz sowie Nachhaltigkeit bedeutet. So liegt das Zielgewicht der in 2022 anlaufenden überlandorientierten Varianten bei 11,7 Tonnen (42C) bzw. 12 Tonnen (43C) und damit unter dem Gewicht vergleichbarer Wettbewerbsmodelle. Diese Einsparungen gehen aber in keinem Fall auf Kosten der Sicherheit. Sogar das neu konstruierte Integralheck, das nun einen festeren Überrollbügel beheimatet, und so der aktuellen Überschlagsrichtlinie ECE R 66.02 entspricht, konnte durch andere Maßnahmen gewichtstechnisch vollständig kompensiert werden. Zudem kommt das aus dem Lion's City bekannte Sandwichdach aus Kompositmaterialien zur Anwendung, das gegenüber einem Stahldach um rund 25 Prozent leichter ist (ca. 150 kg).

Noch deutlicher fällt die Gewichtseinsparung beim Gerippe im hinteren Bereich aus. Es baut zwar im Wesentlichen auf dem Leiterrahmengerippe des MAN Lion's Intercity auf, wurde aber deutlich optimiert und der Integralbauweise angepasst. Durch den Entfall einiger massiver Stahlprofile konnten so rund 300 kg eingespart werden – bei identischer Stabilität und Fahrverhalten. Die optional verfügbaren, segmentierten Kunststoff-Seitenwände aus dem Stadtbus sparen nochmals deutlich an Gewicht ein



und sind im Falle eines Schadens sehr schnell auszuwechseln und sogar vorab in der Wunschfarbe lackierbar. Zu guter Letzt wurden auch bei den Bauteilen wie Motor- und Bugklappe Gewicht reduziert, indem MAN auf den bisherigen Stahlrahmen verzichtet und eine sehr stabile Dünnschicht-GfK-Struktur zur Anwendung kommt.

Kraftvolle Motorisierung mit minimalen Emissionen

Auch auf der Antriebsseite kann der neue Überlandbus voll überzeugen. Durch den aus der neuen Stadtbusgeneration übernommenen D1556 LOH überzeugt der Lion's Intercity LE mit dem leistungsstarken und komfortablen Antrieb, der ebenso für den Stadtverkehr wie auch für den Gelegenheitsverkehr und anspruchsvollere Topografie geeignet ist. Den hocheffizienten 9-Liter-Sechszylinder gibt es in den Leistungsstufen 280 PS (206 kW), 330 PS (243 kW) und 360 PS (265 kW) bei 1.200 bis 1.600 Newtonmeter an maximalem Drehmoment. Das moderne Common Rail-Einspritzsystem arbeitet nunmehr mit einem Druck von 2.500 bar. Dieses Leistungsspektrum macht den Überlandbus bestens für anspruchsvolle Topografie einsetzbar.

Die neueste D15-Generation bietet noch weitere Vorteile: Viele Nebenaggregate wie die Wasserpumpe oder die neuen LIN-Generatoren werden immer bedarfsgerecht angesteuert, was zu einem deutlichen Effizienzgewinn beiträgt. Die Ölwechsel- und Partikelfilter-Reinigungsintervalle sind mit 80.000 bzw. 470.000 Kilometer sehr lang ausgelegt und sorgen für geringe TCO. Außer für die Dreiachs-Versionen sind alle Leistungsvarianten des Aggregats wählbar (kein 280 PS-Motor für 33C/43C). Die neuen MAN-Motoren sind sowohl für Biodiesel als auch für hydrierte Pflanzenöle und synthetische Kraftstoffe (XtL) ohne weitere Anpassungen geeignet.

Ab 2023, und damit pünktlich zum Start der stadtorientierten Version, lässt sich der D15-Motor für die City- und Intercity-Varianten optional mit dem MAN EfficientHybrid System ergänzen, das erheblich zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und damit der Emissionen beiträgt. Ein Novum in diesem Segment. Darüber hinaus sorgt die serienmäßige Start-Stopp-Funktion des MAN EfficientHybrid für flüsterleise Stoppphasen an Haltestellen und Ampeln. Kernstück des Systems ist der Kurbelwellen-



Starter-Generator mit 12 kW Leistung, eine Elektromaschine, die während des Bremsens mechanische in elektrische Energie umwandelt. Die reperierte Energie wird dabei in einem UltraCap-Modul mit 40 Wattstunden (Wh) Speicherkapazität auf dem Fahrzeugdach gespeichert, das verglichen mit einer Batterie ähnlicher Kapazität deutlich leichter und kompakter ist. Die im UltraCap gespeicherte Energie stellt die Bordnetzversorgung unabhängig vom Antrieb sicher, was nicht nur den Dieselmotor entlastet, sondern auch das Abstellen des Motors während des Fahrzeugstillstands ermöglicht. Durch die Umkehrung der Funktionsweise des Kurbelwellen-Starter-Generators kann der MAN D15 Motor innerhalb weniger Augenblicke wieder gestartet und bei der anschließenden Beschleunigung mit der Boost-Funktion mit maximal 220 Newtonmeter unterstützt werden, was wiederum den Motor gerade in der Anfahrphase deutlich entlastet.

Moderne Automatikgetriebe für noch mehr Effizienz und Komfort

Alle MAN-Motoren für den Lion's Intercity LE lassen sich mit den beiden Automatik-Wandlergetrieben Voith DIWA.6 (Viergang) bzw. dem neuen ZF Ecolife 2 (Sechsgang) ausrüsten, um für eine möglichst effiziente und gleichsam entspannte Fortbewegung zu sorgen. Diese Getriebeart steht bei den Kunden in diesem stadtnahen Segment hoch im Kurs und ist optimal auf die diversen Einsatzzwecke abgestimmt. Auf ein manuelles Sechsgang-Getriebe verzichtet MAN in diesem Segment erstmals vollständig. Neben den besonders weichen Schaltvorgängen ist auch der vehemente Vortrieb ohne Lastunterbrechungen das überzeugende Argument für die bewährten Automatikgetriebe.

Ein fahraktives Fahrwerk aus besten Komponenten

Das Fahrwerk des neuen Low-Entry Überlandbusses besitzt unverkennbar echte Reisebusgene und bietet selbstverständlich eine vordere Einzelradaufhängung sowie serienmäßig Stabilisatoren, die über einen großen Einschlagwinkel der Räder von 56 Grad verfügen und so für kompakte Wendekreise sorgt (53 Grad mit Überland-Bereifung 295/80 R 22,5). Als Antriebsachse kommt die bewährte und omnibusspezifische MAN Hypoidachse HY-1350-B-03 zum Einsatz, die je nach Getriebe mit verschiedenen Achsübersetzungen geliefert werden kann – einer optimalen Anpassung an den Einsatzzweck steht so nichts mehr im Wege. Die Nachlaufachse der beiden Dreiaxser MAN Lion's City Intercity LE 14



(34C/44C) ist elektrohydraulisch gelenkt, was den Reifenverschleiß senkt und den Wendekreis deutlich verkleinert (23,76 bzw. 24,36 m).

Genau wie bei allen Bussen von MAN sind adaptive PCV-Stoßdämpfer (Premium Comfort Valve) verbaut, die ein besonders sicheres und komfortables Fahrverhalten optimal mit geringem Wartungsaufwand verbinden. Dank eines neuen Ölführungskonzepts stehen dabei deutlich mehr Parameter zur Verfügung, sodass eine spezifische Abstimmung für jede Achsvariante möglich ist, was wiederum zu einem deutlich komfortableren Fahrverhalten führt.

Umfassende Sicherheitsausstattung an Bord

Wie jeder MAN-Bus so verfügt auch der Lion's Intercity LE über eine umfassende Sicherheitsausstattung. Selbstverständlich erfüllt der Low-Entry-Bus bereits die weiterentwickelte Sicherheits-Norm ECE R66.02 für den Aufbau dank seines hinteren, deutlich verstärkten Überrollbügels. Er verfügt zudem bereits serienmäßig über ABS/ASR, serienmäßig über einen wirkungsvollen Bremsassistenten und das elektronische Stabilitätsprogramm ESP. Bei einer starken Notbremsung pulsieren die LED-Bremsleuchten zudem schneller. Optional sind der abstandsgeregelte Tempomat ACC und der Spurhalteassistent LGS in haptischer oder akustischer Version verfügbar.

Für einen effektiven Brandschutz sind alle Innenraummaterialien nach der Richtlinie ECE R 118.03 zertifiziert und eine Feuerlöschanlage in Motorraum und anderen neuralgischen Einbauorten serienmäßig verbaut. Zu guter Letzt werden auf Wunsch alle Reifen und deren Druck mittels TPM (Tyre Pressure Monitoring) jederzeit überwacht.

Als wirkungsvolle Maßnahme gegen Unfälle, die ihre Ursache im toten Winkel haben, verfügt der Lion's Intercity LE auf Wunsch auch über ein aktiv warnendes Abbiegesystem mit Fußgängererkennung. Eine Frontkamera sowie Kameras auf einer oder auf beiden Seiten des Fahrzeugs überwachen dabei jederzeit den Verkehr und sorgen dafür, dass der Fahrer in gefährlichen Abbiegesituationen deutlich entlastet wird. Die aktive Warnung vor Gefahrensituationen und drohenden Kollisionen erfolgt über mehrere



Warnkaskaden optisch durch zwei im Sichtfeld des Fahrers verbaute Displays sowie akustisch durch ein Warnsignal.

Ein Beispiel für den hohen Anspruch, mit dem neuen MAN Lion's Intercity LE Maßstäbe in Sachen Sicherheit zu setzen, liefern die Scheinwerfer an Front und Heck. Neben LED-Tagfahrlicht gehören auch die LED-Heckleuchten zur Serienausstattung, und auf Wunsch sind die Frontscheinwerfer ebenso in Voll-LED verfügbar. Die LED-Lampen in allen Lichtfunktionen unterstreichen nicht nur als besondere Lichtsignatur das charakteristische Design des neuen MAN Lion's Intercity LE sondern leisten auch einen Beitrag zur Sicherheit und zur Senkung der Betriebskosten. Das Leuchtmittel überzeugt neben der hohen Energieeffizienz mit einer langen Lebensdauer von bis zu 10.000 Betriebsstunden sowie einer hohen Ausfallsicherheit, wodurch teure Lampenwechsel entfallen. Gleichzeitig verbessert sich die Sicht: Abblend- und Fernlicht leuchten mit LED-Lampen um etwa 50 Prozent heller als mit Halogenlampen. Zudem werden mit dem LED-Licht eine breitere Verteilung und zugleich eine deutlich größere Reichweite des Lichts erreicht. Zudem ist das hellweiße Licht für den Fahrer ermüdungsfreier.

Digitale und analoge Services

MAN bietet für den neuen Low-Entry-Bus eine Fülle von analogen und digitalen Services, die den Alltag von Busfahrern- und Betreibern erleichtern. Der richtige Zeitpunkt für den nächsten Werkstattbesuch wird zum Beispiel von einem dynamischen Wartungsrechner überwacht. Dieser zeigt je nach Einsatzart und Belastung bzw. Motorlaufzeit, in welchem Intervall eine Wartung ansteht. Selbstverständlich können auch für den Lion's Intercity LE dem jeweiligen Einsatz angepasste und TCO-optimierte Service- und Wartungsverträge abgeschlossen werden. Aber es geht noch weiter: umfangreiche MAN DigitalServices werden durch die RIO Box ermöglicht, die unter anderem den sicheren Datentransfer vom Fahrzeug an die RIO-Plattform sicherstellt. Das hochmoderne Connectivity-Board-Modul wird seit Oktober 2019 in alle Reise-, Überland- und Stadtbusse von MAN und NEOPLAN für die EU 27+3 Länder serienmäßig eingebaut. Sechs digitale Services stehen Buskunden bisher zur Verfügung, weitere busspezifische Anwendungen sind derzeit in Vorbereitung. Kostenfrei sind die Dienste „Essentials“, „MAN ServiceCare“ und die Pocket Fleet App, die eine unkomplizierte Überwachung einer ganzen Busflotte auf dem Smartphone



oder Tablet zulässt. Alle weiteren kostenpflichtigen Dienste sind tagesgenau kündbar. Das ermöglicht dem Kunden zum einen das Ausprobieren der Dienste ohne Risiko und zum anderen kann er die Services punktuell nach seinen Bedürfnissen pro Fahrzeug über die RIO- Plattform hinzubuchen oder abbestellen. Ganz so, wie es sich für einen hochflexiblen Bus gehört.

Technik im Überblick: Die erste Anlaufgruppe der überlandorientierten Ausführungen mit SOP ab 01/2022

Modell	Lion's Intercity LE 12 (42 C)	Lion's Intercity LE 13 (43C)
Länge mm	12.449	13.149
Breite/Höhe m	2.550/3.425	2.550/3.425
Überhang vo./hi.	2.849/3.300	2.849/3.300
Radstand mm	6.300	7.000
Wendekreis mm	22.980/22.160 bei 275/70 R22.5	24.880/23.960 bei 275/70 R22.5
Einstiegshöhe vo./hi. mm	340/425	340/425
Innenstehhöhe mm	2.732	2.732
Motor MAN D15 (206 kW/280 PS) 1.200 Nm	Serie	Serie
Motor MAN D15 (243 kW/330 PS) 1.400 Nm	Optional	Optional
Motor MAN D15 (265 kW/360 PS) 1.600 Nm	Optional	Optional
MAN EfficientHybrid	Optional ab 2023	Optional ab 2023
Getriebe	ZF Ecolife 2/ DIWA.6	ZF Ecolife 2/ DIWA.6
Tankvolumen	245/350 l	245/350 l
Vol. AdBlue/Heizöl	40 l/35 l	40 l/35 l
Vorderachse (7,5t)	Einzelrad; PCV	Einzelrad; PCV
Antriebsachse (12,6t)	Hypoidachse/Stabilisator; PCV-Dämpfer	Hypoidachse/Stabilisator; PCV-Dämpfer
Reifengröße	295/80 R22,5 bzw. 275/70R22.5	295/80 R22,5 bzw. 275/70R22.5
Zul. Ges. Gew.	19,5 t	19,5 t
Sitz-/Stehplätze/ges.	49/45/94	53/49/102
SOP	Q1 2022	Q1 2022