

Presseinformation

MAN Nutzfahrzeuge (Schweiz) AG



MAN BUS MOBIL Ausstellung 2011.

28. April 2011

An der BUS MOBIL 2011 vom 28. und 29. April präsentiert die MAN Nutzfahrzeuge (Schweiz) AG auf dem Areal der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG in Wettingen ihr vielfältiges Angebot von Linien- und Reisebussen der Marken MAN und NEOPLAN. Mit der jährlich durchgeführten BUS MOBIL bietet MAN einem interessierten Fachpublikum die Möglichkeit, sich umfassend über das Leistungsangebot und die technischen Neuerungen zu informieren.

MAN Nutzfahrzeuge (Schweiz) AG
Tannstrasse 1
CH-8112 Otelfingen

Bei Rückfragen:
Susanna Wittwer Klingler
Telefon +41 44 847 11 60
susanna.wittwer@man.eu

Stadtbusprogramm MAN Lion's City.

Das breitgefächerte Niederflur-Stadtbus-Programm beginnt beim Modell **Lion's City** mit einer Länge von 12 Metern, das wie alle Busse der Baureihe auch als angepasste Überland-Variante erhältlich ist.

Das Modell mit stehendem D08 Common-Rail-Motor mit 290 PS in Turmbauweise ist wahlweise mit zwei oder drei Türen erhältlich. Dieses Modell bietet u.a. den Vorteil, dass es durchgehend in Niederflur-Bauweise konzipiert ist.

Die Midibusse zeichnen sich durch ihre kompakten Abmessungen aus: Die Breite beträgt 2,38 anstelle von 2,5 Metern, die Länge variiert von 8,6 bis 10,5 Metern.

Der Klassiker der Baureihe ist der Niederflur-**Solobus MAN Lion's City** mit dem liegenden MAN D20 Common-Rail-Motor in Unterflurbauweise. Geboten werden hier Leistungen von 280, 320 und 360 PS in EEV-Ausführung mit dem elektronisch geregelten und somit verblockungsfreien CRTec[®]-Partikelfilter.

Seit einigen Jahren ist neben dem 18 m langen Standard-Gelenkbus **Lion's City G** auch der **MAN Lion's City GL** zu haben. Dieser einzigartige Gelenkbus mit der maximal zulässigen Länge von 18,75 Metern bietet eine zusätzliche Kapazität von rund 14 Sitzplätzen.

Als zwei weitere dreiachsige und somit sehr kapazitätsstarke Modelle präsentieren sich der 14,7 m lange **MAN Lion's City L** sowie der um einen Meter verkürzte **Lion's City C** (13,7 m), die beide über eine aktiv gelenkte dritte Achse verfügen. Das kürzere Fahrzeug zeichnet sich bei vergleichbarer Fahrgastkapazität durch höhere Wendigkeit und optimale Kompaktheit aus.

Der Stadtbus-Doppeldecker **MAN Lion's City DD** baut auf der mehr als 40-jährigen Doppeldecker-Kompetenz von MAN auf.

www.man-mn.ch

Das Transporteffizienz-Programm von MAN Truck & Bus

Das Transport- und Verkehrsaufkommen auf den europäischen Strassen nimmt weiter zu. Gleichzeitig machen die langfristig knapperen Energieressourcen Transporte teurer. Als einer der weltweit führenden Hersteller von LKW und Bussen leistet MAN Truck & Bus einen wesentlichen Beitrag zur kontinuierlichen Steigerung der Transporteffizienz. MAN bietet dafür ein umfassendes Programm zur Senkung der Gesamtbetriebskosten (Total Costs of Ownership). Transporteffizienz, gebündelt in den Feldern Technologie, Service, Fahrer und Future Expertise, schont die Umwelt und ist ein Mehrwert für unsere Kunden.

KONSEQUENT EFFIZIENT 

Die MAN Truck & Bus AG mit Sitz in München (Deutschland) ist das grösste Unternehmen der MAN Gruppe und einer der führenden internationalen Anbieter von effizienten Nutzfahrzeugen und innovativen Transportlösungen. Im Geschäftsjahr 2010 erzielte das Unternehmen mit rund 31'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mehr als 55'000 verkauften Lastkraftwagen sowie über 5400 verkauften Bussen und Busfahrzeugen der Marken MAN und NEOPLAN einen Umsatz von 7,4 Milliarden Euro.

MAN Lion's City Hybrid.

Der MAN Lion's City Hybrid wird von zwei durch ein Summiergetriebe gekoppelten elektrischen Fahrmotoren mit jeweils 75 kW Leistung angetrieben. Die beiden Elektromotoren erreichen zusammen ein Drehmoment von maximal 3000 Newtonmetern. Deshalb kommt der MAN Lion's City Hybrid ohne ein konventionelles Stufengetriebe aus. Vorteil: Der Bus beschleunigt aus dem Stand kraftvoll und ohne Zugkraftunterbrechung auf die gewünschte Fahrgeschwindigkeit – das bedeutet einen Komfortgewinn für die Fahrgäste und für den Busfahrer eine weitere Erleichterung seiner Fahraufgabe.

Die beiden Fahrmotoren arbeiten beim Bremsvorgang als Generatoren und wandeln die Bremsenergie in elektrische Energie um. Diese wird in einem sogenannten Traktions-Energiespeicher, bestehend aus sechs Ultracap-Modulen, gespeichert, die auf dem Dach des Lion's City Hybrid hinter einer formschönen und aerodynamisch optimierten Verkleidung Platz finden. Ultracaps, wie diese Hochleistungskondensatoren genannt werden, weisen gegenüber heute verfügbaren Batteriesystemen zahlreiche Vorteile auf: hohe Leistungsdichte, extrem schnelle Leistungsaufnahme, hohe Zyklfestigkeit, gleich bleibende Zuverlässigkeit und hohen Wirkungsgrad. Im Gegensatz zu Batterien finden bei Be- und Entladung keine chemischen Umwandlungen statt – es werden lediglich elektrische Ladungen verschoben. Zusätzlich tragen das Fehlen bewegter Teile und die Wartungsfreundlichkeit zur hohen Wirtschaftlichkeit bei. Memory-Effekte oder alterungsbedingte Leistungseinbußen sind bei Ultracaps im Vergleich zu Lithium-Ionen- oder Nickel-Metallhydrid-Batterien deutlich geringer. Ultracaps haben eine deutlich höhere Lebensdauer als Batteriesysteme. Ein aufwendiger und kostspieliger Austausch der Energiespeicher-Einheit bleibt dem Betreiber eines MAN Lion's City Hybrid im üblichen Einsatzzeitraum eines Stadtbusses (rund zehn Jahre) erspart – ein klarer Vorteil des MAN Systems gegenüber Hybridbussen mit Batterien als Transaktions-Energiespeicher. Dass die Leistungsfähigkeit der Ultracaps bei niedrigen Temperaturen erheblich höher ist als die von Batterien, spricht ebenso für das MAN System.

Mit der Energie aus den Ultracap-Modulen kann der MAN Lion's City Hybrid abgasfrei und geräuscharm beschleunigen und – je nach Einsatzbedingung – eine Strecke von bis zu zweihundert Metern zurücklegen. Ist dann der Energiespeicher leer, schaltet sich automatisch der umweltfreundliche MAN Dieselmotor im Heck des Busses zu, um mit Hilfe eines Generators den Strom für die elektrischen Fahrmotoren an Bord zu produzieren. Für die Stromproduktion kommt im Lion's City Hybrid ein kleinvolumiger MAN Sechszylinder-Dieselmotor mit 6,9 Liter Hubraum und einer Leistung von 184 kW (250 PS) zum Einsatz. Der sparsame Dieselmotor mit moderner Common-Rail-Einspritzung erfüllt den freiwilligen Abgasstandard EEV und verfügt über einen geregelten CRTec®-Partikelfilter, der bis zu 99 Prozent der Russpartikel aus dem Abgasstrom filtert. Der Dieselmotor wird überwiegend in seinem optimalen Drehzahlbereich mit reduzierter Dynamik betrieben.

Für das effiziente und zuverlässige Zusammenspiel von Elektro- und Dieselmotor, von Generator und Energiespeicher sowie Nebenaggregaten ist das selbstlernende Energiemanagement verantwortlich. Dieses Steuerungssystem wurde von MAN Ingenieuren entwickelt und kontinuierlich optimiert. Es steuert den Betrieb von Dieselmotor, Start-Stopp-Automatik, kontrolliert den Ladezustand der Ultracaps und regelt den Antrieb der Nebenaggregate, wie Lenkhilfpumpe und Klimaanlage. Das System braucht dank seiner intelligenten Steuerung nicht auf verschiedene Streckenführungen oder Fahrerprofile eingestellt zu werden und garantiert die Ausschöpfung sämtlicher Effizienzpotenziale zu jeder Zeit.

Für den Fahrgast bietet der MAN Lion's City Hybrid alle Komfort- und Sicherheitsvorteile, die auch den konventionell angetriebenen Niederflrbus von MAN auszeichnen. Trotz seiner zusätzlichen Technikkomponenten verfügt der Lion's City Hybrid über die identische Zahl von Sitzplätzen. Bei abgeschaltetem Dieselmotor im Stand ist die Klimaanlage im Lion's City Hybrid elektrisch betrieben. Der Fahrer wird durch das intelligente Energiemanagement ständig über den Ladezustand und die Einsatzbereitschaft des Systems informiert.

Siehe u.a. Pressemitteilung vom 10. März 2011 «MAN Lion's City Hybrid in der Schweiz».

Der Überlandbus MAN Lion's Regio.

Mit einer Bodenhöhe von 860 mm und einer Fahrzeughöhe von 3,4 Metern besetzt er das Überlandsegment ideal. Zugleich eignet er sich auch für kleinere Gelegenheitsreisen. Mit einem Kofferraumvolumen von 5,6 bis 6,8 m³ ist dieser «Doppelverdiener» bestens für beide Zwecke ausgestattet. Das moderne Design spiegelt mit seinen tief heruntergezogenen Seitenscheiben die starke Anlehnung an das Liniensegment wider, besitzt aber trotzdem alle Attribute eines vollwertigen Reisewagens. Das Fahrzeug ist als Zweiachser in den beiden Längen 12,26 Meter (mit 49 bis 55 Sitzen) und 13 Meter (mit 53 bis 59 Sitzen) verfügbar. Als Dreiachser kommt der Regio L auf 13,9 Meter Länge und bietet 57 bis 61 Sitzplätze. Er ist mit einem Wechsellift sowie auf Wunsch mit einem Rollstuhllift im hinteren Einstieg ausgestattet. Das Fahrzeug greift auf das vollwertige und robuste MAN Reisebusfahrwerk zurück, was ihn für seinen Allround-Einsatz besonders geeignet macht. Wie im Stadtbus kommen die liegenden MAN D20 Common-Rail-Motoren zum Einsatz. Diese erfüllen im Leistungsbereich von 320 bis 400 PS entweder mit einem wartungsfreien MAN PM-KAT[®] die Euro-5-Norm oder erreichen in der 320-PS- und der 360-PS-Ausführung mit dem elektronisch geregelten CRTec[®]-Partikelfilter sogar den freiwilligen EEV-Standard, was besonders im kommunalen Linienverkehr geschätzt wird. Auch die Sicherheit wird im MAN Lion's Regio grossgeschrieben: Immer ist ein elektronisches Bremssystem (EBS) mit Bremsassistent (BA) an Bord, optional auch das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP).

MAN Reisebusse.

Den MAN Reisebussen des Typs **Lion's Coach** eilt seit vielen Jahren der Ruf hoher Zuverlässigkeit und Robustheit sowie optischer Eleganz voraus. Gerade Modelle mit dem hochwertigen Design- und Ausstattungspaket Supreme wissen mit ihrem sichelartigen und markenprägenden Aluminium-Element an der B-Säule sowie der Chromspange auf dem Kühlergrill mit den MAN typischen Rippen zu gefallen. Mit einer Höhe von 3,8 m ist diese Reisebus-Baureihe bestens für alle Einsätze gerüstet. Das Kofferraumvolumen von 10 bis 11,5 m³ fasst alles, was die Passagiere auf Reisen mitnehmen möchten. Mit seinen drei Längen kann dieser zuverlässige und elegante Reisewagen insgesamt 44 bis 63 Fahrgäste auf dem ebenen Innenraum-Boden befördern. Dabei handelt es sich um einen 12 Meter langen Zweiachser und zwei Dreiachser mit 13,26 und 13,8 Meter Länge. Für den Vortrieb kommen die leistungsstarken MAN Common-Rail-Motoren D20 oder D26 LOH mit dem patentierten MAN PM KAT[®] im Leistungsbereich 400 bis 480 PS zum Einsatz. Diese lassen sich entweder mit dem serienmässigen manuellen Sechsganggetriebe oder dem zwölfstufigen Automatikgetriebe MAN TipMatic[®]-Coach kombinieren. MAN bietet diese Motoren mit der AdBlue[®]-freien MAN PURE DIESEL[®]-Technologie ausschliesslich in der anspruchsvollsten EEV-Abgaseinstufung an. Die Sicherheit der MAN Reisebusse bewegt sich auf höchstem Niveau: Überrollfestigkeit nach ECE R66, elektronisches Bremssystem mit Bremsassistent und Maximum Speed Control (MSC) sowie ESP sind hier eine Selbstverständlichkeit.

2011 hat der MAN Lion's Coach das vom NEOPLAN Starliner und Cityliner eingeführte Cockpit mit dem 32-bit-Dual-Core-Bordrechner sowie die neu gestalteten Instrumenten und Schaltern erhalten. Auf Wunsch ist nun auch im MAN Lion's Coach das MAN TopLine-Multimediacenter mit multichromen 16:9-Bildschirm und integrierter Navigation erhältlich. Serienmässig enthalten ist das BaseLine-Radio ohne Navigation. Ausserdem wird die neue Funkfernbedienung erhältlich sein, die in den Zündschlüssel integriert ist und die Zentralverriegelung der Türen komfortabel per Knopfdruck betätigt.

NEOPLAN Reisebusse – seit über 75 Jahren ein Begriff.

NEOPLAN Starliner.

Wie erlebnisreich und komfortabel das Busreisen für den Fahrgast heute sein kann, zeigt sich im Innenraum des NEOPLAN Starliner. Er bietet bei einem Sitzabstand von 900 mm (5-Sterne-Standard) 46 Sitzplätze und bei einem Sitzabstand von 830 mm (4-Sterne-Klassifizierung) bis zu 50 Sitzplätze, jeweils plus Fahrer- und Reiseleitersitz. Die markante Linienführung im Einstiegsbereich des Busses mit Wurzelholzverkleidung dient der deutlichen optischen Trennung von Fahrerarbeitsplatz und Wohlfühlbereich der Passagiere. Auch die grosszügigen Gepäckklappen sorgen für ein flugzeugähnliches Ambiente sowie für das sichere Verstauen aller Taschen. Die dunkel getönten Panoramafenster, die leicht nach innen angeschrägt sind, verstärken den Eindruck eines weit geöffneten Raumes. Die Bedienung der Leseleuchten erfolgt über eine neuartige Touch-Funktion der mittleren LED: Das bloss Berühren der Streuscheibe schaltet das Leselicht an beziehungsweise aus. Ähnlich innovativ präsentiert sich das Hören: Lautsprecher sucht man vergebens, den Klang und die optimale Akustik hingegen kann der Passagier dank eines neuen «Surface Sound»-Lautsprechersystems an jedem Platz gleichermassen geniessen.

NEOPLAN Cityliner.

Die Konstruktion der Karosserie des **Cityliner C** bietet ein Höchstmass an Steifigkeit und Robustheit. Zusammen mit dem versteiften Vorderwagen bildet die Gerippekonstruktion das patentierte NEOPLAN SafetyCabin-Konzept. Vorteile sind ausserdem eine effektive Dämmung von Schwingungen und Geräuschübertragungen im Aufbau. Dank 75 Zentimetern grösserer Länge (12,99 m) als der Zweiachser und seiner dritten Achse bietet der Cityliner C ein deutliches Plus an Raumkomfort sowie zusätzliche Nutzlastreserven gegenüber dem Einstiegsmodell. Im dreiachsigen Cityliner C finden zwischen 50 (4-Sterne-Version) und 55 (3-Sterne-Version) Fahrgäste Platz. Der Gepäckraum bemisst sich auf 10,3 Kubikmeter.

Die ebenfalls mit drei Achsen ausgerüstete Variante **Cityliner L** mit 13,99 Meter Länge und einem Kofferraumvolumen von rund 11,4 m³ ergänzt die Baureihe in idealer Weise. Dieser Langstreckenwagen ist auch mit dem stärkeren MAN D26 Common-Rail-Motor erhältlich und verfügt über alle Ausstattungsmerkmale des kleinen, kompakten Bruders Cityliner C. Das Heck des längeren Cityliner stützt sich serienmässig auf die seit Jahren in NEOPLAN Bussen bewährte elektrohydraulische Nachlauflenkachse (EHLA) ab. Diese gewährleistet neben einem kleinen Wendekreis auch einfachstes Rangieren bei geringem Reifenverschleiss. Auf Wunsch kann das aktive Fahrwerk mit dem elektronisch gesteuerten Dämpfersystem CDS (Comfort Drive Suspension) ausgestattet werden, das sowohl den Komfort als auch die Sicherheit merklich erhöht und in zwei Stufen regulierbar ist. Die Wank- und Nickstabilisierung des Fahrzeuges stellt ein echtes Plus in Sachen Fahrzeugstabilität und Kurvenverhalten dar. Der NEOPLAN Cityliner ist der einzige Reisebus der oberen Mittelklasse mit integriertem CDS.

Der NEOPLAN Cityliner C erhält neben dem Stabilitätsprogramm ESP serienmässig einen Bremsassistenten (BA) und einen Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer (MSC). Optional verfügbar sind die Fahrerassistenz-Systeme, wie der abstandsgeregelte Tempomat ACC (Adaptive Cruise Control) oder das Spurüberwachungssystem LGS (Lane Guard System). Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist das neuartige Lichtkonzept des Cityliner, der als erster Bus seiner Klasse serienmässig mit einem Kurvenlicht ausgestattet ist, das durch einen vergrösserten Lichtkegel die Sicht in engen Kurven und beim Abbiegen wesentlich verbessert. Auf Wunsch lassen sich die modular aufgebauten Scheinwerfer auch mit Bi-Xenon-Licht ausrüsten.

Wie auch der Starliner kann der Cityliner mit dem Ausstattungsprogramm NEOPLAN individual weiter aufgewertet werden. Zu den hochwertigen Merkmalen gehören Holz- und Carboneinlagen im ganzen Fahrzeug sowie Edelstahlstangen und Chromapplikationen im Bug. Auch funktionale Merkmale wie eine hochwertige 2+1-Sitzanlage, der Echtholzboden (erhältlich im Starliner) sowie eine Stehküche hinter der Tür 2 tragen zum Anspruch bei, die Individualisten unter den Busbetreibern anzusprechen.

NEOPLAN Tourliner.

Der robuste Reisebus mit allen NEOPLAN Tugenden bietet die Einstiegsmotorisierung MAN D2066 Common-Rail mit 400 PS und 1900 Nm maximalem Drehmoment. Je nach Länge – zur Auswahl stehen 12 oder 13,26 sowie 13,8 Meter – kann er zwischen 44 und 63 Fahrgäste befördern. Für den Tourliner serienmässig verfügbar ist das Stabilitätsprogramm ESP, das zusammen mit dem elektronischen Bremssystem samt Bremsassistent und Höchstgeschwindigkeits-Begrenzer (MSC) eine neue Messlatte für den Standardreisebus legt.

Ebenso wie der MAN Lion's Coach hat der Tourliner 2011 das neue Cockpit mit dem 32-bit-Dual-Core-Bordrechner, neuen Instrumenten und Schaltern sowie auf Wunsch dem MAN TopLine-Multimediacenter erhalten. Ausserdem ist die neue Funkfernbedienung erhältlich, die in den Zündschlüssel integriert ist und bei NEOPLAN nicht nur die Zentralverriegelung der Türen, sondern auch die der Kofferklappen komfortabel per Knopfdruck betätigt.

NEOPLAN Skyliner.

Der Doppeldecker NEOPLAN Skyliner ist das Flaggschiff im Programm. Er gilt anerkanntermassen als Begründer dieses Segments. Der über 4000 Mal gebaute Reise-Doppeldecker feierte 2007 sein 40-Jahr-Jubiläum und kann ebenfalls mit dem Spurassistenten LGS geordert werden. ESP ist in diesem Fahrzeug bereits seit 2004 in Serie. Der NEOPLAN Skyliner mit dem SharpCut-Design ist ab Kortrijk 2011 bestellbar.

BusTopService in der Schweiz.

Auch Premiumbusse der Marken MAN und NEOPLAN müssen zur gegebenen Zeit eine Serviceniederlassung ansteuern, sei es für eine Wartung oder um eine Reparatur auszuführen. Mit dem MAN BusTopService kann der MAN und NEOPLAN Kunde sicher sein, dass sein Bus schnellstmöglich wieder unterwegs ist, um die Reisegäste sicher zum Reiseziel zu bringen.

Das erste MAN BusTopService-Center der Schweiz wird offiziell am 19. Mai 2011 in Egerkingen eingeweiht (ALFAG Egerkingen AG); weitere BusTopService-Center-Eröffnungen werden folgen (sukzessive landesweite Ausdehnung).

Die Werkstätten stellen sich als Premium-Kompetenzzentren für alle Busbelange dar, in denen der Kunde zuverlässig und schnell alle Servicetätigkeiten durchführen lassen kann. Selbstverständlich können auch alle rund 1400 europäischen MAN Werkstätten Arbeiten am Antriebstrang von Bussen durchführen.

Weitere Informationen unter www.man-mn.ch