



OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **SPEZIAL:** 40 Jahre Neoplan Jetliner
- **FAHRBERICHTE:** Neoplan Jetliner 2013 ■ Neoplan Jetliner 1977
- **VORSTELLUNG :** Scania Citywide LE Euro 6 ■ **STRATEGIE:** Scania Deutschland
- **PREMIEREN:** Setra Top-Class 500 ■ Mercedes-Benz Tourismo K
- **BUSMESSEN:** Busworld Highlights ■ **OLDTIMER:** Ikarus-Treffen

Editorial



Die Busworld in Kortrijk wirft ihre Schatten voraus, etliche Premieren wird es dort geben. Eine der am sehnsüchtigsten erwarteten Neuheiten ist die Setra Top-Class 500. Auf den Seiten 3 bis 5 geben wir erste Eindrücke wieder.



Einen neuen Anlauf in Sachen Clubbus unternimmt Mercedes-Benz, diesmal soll das komplette Fahrzeug in Eigenregie gebaut werden. Auf den Seiten 7 bis 9 stellen wir den Tourismo K vor.



Sechs Wochen vor der Busworld sind noch längst nicht alle Neuheiten bekannt. Wir geben aber auf den Seiten 10 bis 13 schon einmal einige Informationen zu wesentlichen Ausstellern und Neuigkeiten; die ausführliche Vorschau folgt in OS 13-9.



Auch Scania wird sich in Kortrijk in Sachen Euro 6 positionieren. Wir haben schon einmal einen Citywide LE mit Euro-6-Motor Probe gefahren (Seiten 14 bis 17). Im Anschluss daran berichten wir über die Strategie von Scania Deutschland.



Zur IAA im vergangenen Jahr hat Neoplan seine Modellpalette um ein Revival des Traditionstyps Jetliner erweitert. Wir haben den modernen Nachfolger des Erfolgsbusses Probe gefahren, mehr dazu auf den Seiten 26 bis 31.



Als Kontrast dazu haben wir eine Runde mit einem Jetliner aus der Anfangszeit gedreht (Seiten 32 bis 35). Im Anschluss daran zeichnen wir in einem Spezial die vierzigjährige Jetliner-Geschichte nach (Seiten 36 bis 45).

Fahrplan OS 13-8

Premiere: Setra Top-Class 500.....	3
Mercedes-Benz Sprinter Euro 6.....	6
Premiere: Mercedes-Benz Tourismo K...	7
Vorschau Busworld Kortrijk.....	10
Scania Citywide LE Euro 6.....	14
Strategie Scania Deutschland.....	18
Praxisreport Scania Citywide LE.....	20
RDA-Workshop 2013.....	23
Fahrbericht Neoplan Jetliner.....	26
Fahrbericht Neoplan N 214 von 1977...	32
Spezial: 40 Jahre Neoplan Jetliner.....	36
3. Ikarus-Treffen in Deutschland.....	46
OS-Buchversand.....	49
Modellbus.....	50

Titelbild



Der Scania Citywide LE ist ein moderner Low-Entry-Bus mit maximaler Sitzplatzkapazität, attraktivem Design und einladendem Innenraum in hellen, freundlichen Farben. Wir haben uns den Citywide LE gemeinsam mit einem Betreiber näher angeschaut, lesen Sie den Bericht auf den Seiten 20 bis 22.

> Foto: Kirsten Krämer

IMPRESSUM

Redakteure: Kirsten Krämer (KK), Robert Kubath (RK) Rosi Madelung (RM)
Mitarbeiter in dieser Ausgabe: Roy Glaser, Eberhard Schaa
Erscheinungsweise: zehnmals jährlich • **Layout:** Kirsten Krämer
Lithos: Helena Walloschek • **Druck:** Druckerei Anders, Niederprüm
Bezugspreise:
 Einzelheft EUR 7,90 + Versand (Inland EUR 1,50/-/Ausland EUR 3,-)
 Jahresabonnement EUR 69,- (Ausland + EUR 9,- Versandkostenanteil)
Bankverbindungen:
 Volksbank Bonn Rhein-Sieg (BLZ 380 601 86) Konto 520 1052 019
 Sparkasse Köln-Bonn (BLZ 370 501 98) Konto 10 655 132.
 Das Abonnement verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 30.11. des laufenden Jahres (Datum des Poststempels) schriftlich gekündigt ist; die Beendigung ist frühestens nach einem vollen Jahr Laufzeit möglich.
 Alle Rechte vorbehalten. Der OMNIBUSSPIEGEL ist urheberrechtlich geschützt; Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung. Alle Angaben ohne Gewähr. Mit Namen oder Initialen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags, auch in abgeänderter Form, einverstanden, und es wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendungen ist; die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 01.01.2013.
Modellredaktion: Robert Kubath, Waldfriedhofstr. 93, 81377 München, Telefon 089-719 11 74
Verlag und Redaktionsleitung: Dieter Hanke, Am Weitgarten 37, 53227 Bonn, Telefon 0228-944 28 53, Fax 0228-44 52 80
 e-mail: info@omnibusspiegel.de, Internet: www.omnibusspiegel.de.

Mit seinem Ursprungsdesign, das bis 1979 angewendet wurde, fügte sich der Jetliner harmonisch in die Familie mit Cityliner und Skyliner ein. Allen drei Typen gemeinsam waren nun die ungeteilten, geklebten Panorama-Frontscheiben und die ebenfalls geklebten Seitenscheiben, die die Fahrzeuglängsseite zu einer glatten, windgeräuscharmen und waschanlagenfreundlichen Fläche machten. Eine weitere Gemeinsamkeit war die für den Cityliner neugestaltete Stoßstangen-Frontgrill-Kombination, jetzt mit zwei großen Breitband-Scheinwerfern. Das Foto zeigt einen N 216 H mit einer dynamischen Lackierung im so genannten „Golfschläger-Design“, das ab etwa 1975 angewendet wurde und die schnittige Erscheinung der Busse noch unterstrich.



VIELFALT AUS DEM BAUKASTEN

40 JAHRE NEOPLAN JETLINER

Im vergangenen Jahr hat MAN für den neuen Neoplan Kombi- und Ausflugsbus den Namen Jetliner nach gut zehnjähriger Pause wiederbelebt. Nachdem wir den neuen Jetliner auf den Seiten 26 bis 31 ausführlich beschrieben haben, wollen wir hier auf seine Ahnengalerie eingehen.

Ein Quantensprung

Premiere feierte der Neoplan Jetliner vor nunmehr genau 40 Jahren im September 1973 auf der IAA in Frankfurt; damals wurden die Busse und Lkw noch gemeinsam mit dem Pkw auf einer Ausstellung in der Mainmetropole gezeigt. Der Jetliner sollte den Typ Hamburg ablösen, mit dem Neoplan den Durchbruch geschafft hatte, der aber nach gut zwölf Produktionsjahren allmählich in die Jahre kam. Es lag daher auf der Hand, dass der Jetliner die wesentlichen Stärken des Typ Hamburg aufnehmen, aber gemäß dem Zeitgeschmack neu interpretieren sollte.

Daneben entsprach es aber auch dem Selbstverständnis von Neoplan, neue Akzente zu setzen und mit richtungweisenden Innovationen aufzuwarten - getreu

dem schon damals verwendeten Leitspruch „Dem Fortschritt einen Schritt voraus“.

Vor diesem Hintergrund ging Neoplan-Chefkonstrukteur Bob Lee an die Konzeption des neuen Reisebusses. Er sollte ein deutlich dynamischeres Styling erhalten als sein Vorgänger und mit dem gut zwei Jahre zuvor aus der Taufe gehobenen Cityliner sowie dem Skyliner ein harmonisches Trio bilden. Die große Windschutzscheibe war jetzt einteilig, sie wurde eingeklebt. Zudem erhielt der Jetliner geklebte Seitenscheiben, wie sie seinerzeit auch Drögmöller einfuhrte und Kässbohrer bereits etwas früher auf dem Genfer Automobilsalon und der Omnibuswoche in Nizza im S 200 präsentiert hatte. Sie ließen das gesamte Fensterband als eine Einheit wirken und bedeuteten designtechnisch einen

Quantensprung nach vorne. Weiterhin blieb Neoplan den ins Dach gewölbten Seitenscheiben mit den leicht nach vorne geneigten Fensterholmen.

Überarbeitet hatte man beim Jetliner auch den Innenraum, markante Merkmale der neuen Baureihe waren eine indirekte Beleuchtung aus der abgehängten Decke sowie geschlossene Gepäckablagen beidseitig.

Beim Fahrwerk bediente sich der Jetliner bekannter und bewährter Zutaten: Luftfederung mit Einzelradaufhängung vorne und Neoplan-Fahrschemel hinten. Beim Motor hatte der Kunde freie Wahl, den Löwenanteil stellten V-8-Triebwerke von Mercedes-Benz. Wie bei Neoplan üblich, gab es auch bei Breite (2,30 m), Türkonfiguration, Ausstattung, Klimatisierung

und Verglasung (Einfach- oder Doppelglas, geteilte Windschutzscheibe) fast nichts, was es nicht gab.

Erfolgsspur

Vom Start weg wurden gleich fünf Längenvarianten des Jetliner angeboten, die in einem Baukastensystem realisierbar waren; das Spektrum reichte vom 8,22 m langen N 210 bis zum Zwölf-Meter-Wagen N 216. In der Typenbezeichnung stehen das N für Neoplan, die 2 für Jetliner und die folgende zweistellige Zahl für die maximal mögliche Sitzreihenanzahl einschließlich Fahrer. Bewusst hatte Neoplan den Chauffeur mitgezählt, um Kässbohrer zu überbieten, denn die Ulmer rechneten bei ihren Setra nur die Passagierplätze und kamen somit

höchstens auf 15 Reihen im 12-Meter-Bus.

Die Basisversion des Jetliner war 26 cm höher als der Typ Hamburg, denn große Unterflur-Gepäckräume und ein guter Ausblick für die Passagiere gewannen zunehmend an Bedeutung.

Nach und nach wurde die Jetliner-Baureihe um weitere Längen- und Höhenvarianten ergänzt und durch mehrere Facelifts dem jeweiligen Zeitgeschmack angepasst. Der letzte Jetliner, ein N 212 SHD für die Firma Darching in Wolfratshausen, verließ 2001 und somit 28 Jahre nach der Premiere der Baureihe die Fertigungsstätten. Insgesamt wurden 5.286 Exemplare produziert, wobei der N 216 in allen Höhenvarianten mit 3.120 Einheiten das größte Kontingent darstellte. Die zweitgrößte Stückzahl

kann mit 708 Fahrzeugen der 1983 vorgestellte N 208 vorweisen, was unterstreicht, dass hochwertige Clubbusse zu allen Zeiten gefragt waren.

Auf den folgenden Seiten zeichnen wir den Werdegang des Jetliner unter verschiedenen Aspekten nach. Dabei gehen wir aber nur auf die wichtigsten Entwicklungsschritte ein, denn die lückenlose Aufzählung aller Varianten und Variationen könnte mühelos ein dickes Buch füllen.

Nicht wenige Jetliner der alten Generation sind heute noch im Einsatz, in Einzelfällen wurden sie bei Neoplan-Traditionskunden auch schon durch neue Jetliner abgelöst. Ein Ende des Jet-Zeitalters auf deutschen Straßen ist also absolut nicht absehbar. << DH



Um die Windgeräusche im Frontbereich zu vermindern, tauschte man Ende 1979 die wuchtige Edelstahl-Stoßstange gegen das schwarze GFK-Teil mit Rippenstruktur vom seinerzeit brandneuen Spaceliner aus. Wie bei allen Abbildungen zu den Designschritten haben wir auch hier wieder einen N 216 H ausgewählt.

> Fotos: A. + G. Hanke, Sven Lehmann, Eberhard Schaa, Sammlung Andreas Schneider, Wolfgang Selbach, Neoplan



Zur IAA 1981 änderte sich das Äußere der Neoplan-Reisewagen markant, sie wurden noch glatter. Die Stoßstange wurde dreiteilig und bestand nun aus einem Mittelelement und zwei Ecken, die bei Bedarf jeweils einzeln ausgetauscht werden konnten. Die Windschutzscheibe erhielt eine stärkere Neigung nach hinten, die Scheibenwischer wurden hinter einer Blende versenkt und der Lufteinlass über der Frontscheibe neu gestaltet. Modifiziert wurden des Weiteren die Radläufe, die Radkappen, die Fahrzeugunterkante und die Griffmulden der Kofferklappen. Als signifikante Veränderung im Cockpit sind komplett neu angeordnete Armaturen sowie die Einführung des Einspeichenlenkrads zu verzeichnen, das bald zum Allgemeingut wurde.



Runde Sache

Der Jetliner war eines der zahlreichen Highlights aus der Feder des langjährigen Neoplan-Chefkonstruktors Bob Lee. Er denkt noch gerne an die Zeit zurück, als der Jetliner entstand, denn man hatte mit ihm verschiedene Neuerungen umgesetzt, u.a. geklebte Scheiben: «Auf die Idee, Scheiben direkt auf das Gerippe zu kleben, haben mich amerikanische Pkw gebracht. Deren Windschutzscheiben waren aufgeklebt, weil ja die Airbags beim Auslösen gummigelagerte Scheiben hinausgedrückt hätten. Meine Motivation war damals allerdings ausschließlich Design, denn ich wollte ein durchgehendes Fensterband erreichen. Wir wussten seinerzeit noch gar nicht, dass man ein Gerippe extrem versteifen kann, wenn man die Scheiben aufklebt; das haben wir erst später festgestellt.»

1973 war es noch gar nicht so einfach, an einen geeigneten Klebstoff zu kommen: «Wir haben ihn über die Schweiz aus den USA besorgt», berichtet Bob Lee. Der Kleber traf dann knapp zweieinhalb Wochen vor der IAA in Stuttgart ein. Bob Lee ließ es sich nicht nehmen, persönlich mit einigen Mitarbeitern vom Sonderbau die Scheiben beim Prototyp auf das Gerippe zu kleben. «Es hat beim ersten Mal nicht optimal gepasst, daher haben wir über den Fugen jeweils einen dünnen Blechstreifen befestigt, auch als Sicherheit.»

Die zweite große Neuheit beim Jetliner waren die geschlossenen Gepäckablagen. «Ich habe sie in Flugzeugen gesehen und dachte, das wäre auch für Busse viel besser und sicherer», erklärt Lee.

Wegen der späten Kleber-Lieferung wurde der Jetliner-Ausstellungsbuss erst kurz vor der IAA fertig, zum Erproben blieb auch keine Zeit mehr. «Wir entschieden uns trotzdem zum Ausstellen, weil der Jetliner absolut hervorragend aussah und designtechnisch ein großer Sprung nach vorne war», erinnert sich Bob Lee. «Für den Prospekt zur IAA mussten wir den Innenraum allerdings zeichnen, weil der Zeitvorlauf zum Fotografieren nicht reichte.» Der Erfolg gab den Jetliner-Machern recht, schon nach wenigen Messetagen lagen 15 Bestellungen vor.

Als Gründe für den Niedergang und die Einstellung der Jetliner-Produktion sieht Bob Lee zwei K: Kofferraum und Kosten. Große Kofferräume seien immer wichtiger geworden, hier habe der Cityliner einfach mehr bieten können. Bei Neoplan habe man den Trend zum Cityliner durchaus mit Wohlwollen gesehen, denn dieser habe auch einen höheren Deckungsbeitrag erwirtschaftet. Im unteren Segment wiederum seien Transliner und Euroliner mit ihren geraden Seitenscheiben für Hersteller und Betreiber wirtschaftlicher gewesen.

Das Herz von Bob Lee hängt aber nach wie vor an den Premium-Modellen mit ihrem anspruchsvollen Design: «Ich bedaure, dass die sehr schön gestalteten neuen Jet-, City- und Starliner keine gewölbten Seitenscheiben mehr haben.»

Doch was seinerzeit für Trans- und Euroliner galt, das trifft heute auch auf den neuen Jetliner zu: Mit ihren planen Seitenscheiben bewältigen sie den Spagat zwischen Produktionskosten und finanziellen Möglichkeiten der Kundschaft einfach besser.

Das fünfzigjährige Bestehen der Firma Gottlob Auwärter war im Sommer 1985 Anlass für eine erneute Veränderung des Reisebusdesigns: Die bisherige Stoßstange wurde durch eine energieabsorbierende Ausführung nach US-Vorschriften ersetzt, die in Aussehen und Lichtcharakter völlig neuartigen Scheinwerfer wanderten darüber. Der Lufteinlass (jetzt in Form eines integrierten Aufsatzes) wurde von seinem bisherigen Platz über der Windschutzscheibe auf das hintere Ende des Daches verlegt, sodass in Verbindung mit einer noch stärker geneigten Frontscheibe eine sehr günstige Strömungsform erreicht wurde. Weitere Veränderungen waren der Wegfall der Auwärter-Schwinge zugunsten des in die Scheibenwischerabdeckung integrierten



neuen Neoplan-Schriftzuges sowie das Anbringen einer breiten Rammschutzleiste auf Stoßstangenhöhe rund um das gesamte Fahrzeug.

Das Füllfenster zwischen Tür und B-Säule entsprach zunächst noch dem Vorgängermodell, wurde aber bald gegen eine Fünfeckscheibe ausgetauscht ; gleichzeitig wurde die B-Säule schlanker.



Die letzte Auffrischung seines Stylings erfuhr der alte Jetliner zur IAA 1994: Vor allem die Scheinwerferpartie wurde gefälliger gestaltet und fügte sich nun noch harmonischer in das Gesamtbild ein.



Der auf der IAA 2012 vorgestellte neue Neoplan Jetliner tritt ein großes Erbe an. Die ins Dach gewölbten Seitenscheiben mit ihren nach vorne geneigten Fensterholmen, die über viele Jahre als unverzichtbares charakteristisches Neoplan-Merkmal galten, finden sich bei der gesamten aktuellen Neoplan-Generation nicht mehr wieder.



Das Ursprungs-Heck des Jetliner erinnerte noch stark an den Typ Hamburg, hier ein N 208.



Ab 1977 erhielten alle Neoplan-Omnibusse eine GFK-Motorklappe, die auf beiden Seiten um die Ecken reichte und zum Öffnen nicht wie bisher hochgeklappt, sondern mittels einer Parallelogrammführung hochgehoben wurde. Dabei wanderten die integrierten Rückleuchten ebenfalls nach oben. Die Kanten links und rechts der Heckscheibe wurden zum Lufteinlass manchmal als „Ohren“ ausgeführt.



Zum fünfzigjährigen Firmenjubiläum im Sommer 1985 erhielt die gesamte Neoplan-Reisebusbaureihe eine Auffrischung ihres Designs, in die auch das Heck einbezogen wurde. Die Motorklappe war jetzt niedriger und ihre Oberfläche glatter, der neu gestaltete Markenschriftzug fand sich auch im Heck wieder. Alternativ zur Normalausführung hatte Neoplan ab Mai 1981 ein geschlossenes Heck mit integriertem Gerippekreuz angeboten, das eine wesentlich höhere Überrollstabilität aufwies. Rasch dominierte diese Ausführung bei den Verkäufen.



Zur IAA 1989 erhielten sämtliche Neoplan-Reisebusbaureihen erneut ein modifiziertes Heck. Die fünf Rückleuchten waren nun übereinander angeordnet und wurden um die Ecke gezogen, damit sie auch von der Seite aus zu sehen waren. Das geschlossene Heck war mittlerweile aus der Mode gekommen, die Rückscheibe konnte auch als Notausstieg dienen. Außerdem bevorzugten die Fahrgäste im Fond mehr Licht.



Kleinstes Modell aus der Jetliner-Anfangszeit war der N 208 mit 6,8 m Gesamtlänge, 2,50 m Breite und einer Höhe von nur 2,82 m. Um einen kurzen hinteren Überhang zu erreichen, wurde analog zum ND 6 aus der Hamburg-Baureihe die Kardanwelle über die Hinterachse hinweggeführt, um sie dann mittels Umlenkgetriebe von vorne in das Differenzial zu leiten. Nur sechs Exemplare dieses N 208 wurden zwischen Februar 1974 und September 1976 gebaut.



1983 stellte Neoplan einen neuen N 208 vor, der mit seiner Breite von 2,30 m und den kleineren Rädern wesentlich harmonischer wirkte. Er verfügte über einen direkten Antrieb. Die Länge des neuen N 208 betrug ursprünglich 7,75 m, wurde aber sukzessive auf 8,25 m erhöht, um eine Sitzreihe mehr unterbringen zu können und über einen größeren hinteren Überhang und die damit einhergehende längere Kardanwelle genügend Platz für einen Retarder zu schaffen.



Zweitkleinster Jetliner aus der Ursprungsphase war der 8,22 m lange und 2,50 m breite N 210. Von 1974 bis 1977 kam er auf 27 Exemplare, dann wurde er vom N 209 abgelöst. Die Produktionszahlen in dieser Übersicht steuerte Andreas Schneider bei.



Auf der IAA 1985 präsentierte Neoplan einen neuen N 210, der durch Verlängerung des Radstands aus dem N 208 entstanden war, erkennbar an je einer zusätzlichen Seitenscheibe und Kofferklappe. Er maß in der Länge 9,21 m (gegenüber 7,98 m beim N 208 zu dieser Zeit) und in der Breite 2,40 m. Es wurden allerdings nur drei Exemplare gebaut (1985/86).



Zur IAA 1977 stellte Neoplan als Ersatz für die damaligen N 208 und N 210 den 7,85 m langen N 209 vor. Mit seiner Höhe von 3,21 m und der Breite von 2,50 m entsprach er voll den größeren Brüdern. Der N 209 blieb bis 1986 im Programm, einschließlich der ab 1984 verfügbaren H-Version wurden 100 Einheiten produziert.



Bereits vom Start weg im Jetliner-Sortiment war der 9,30 m lange N 212. Während die höheren Versionen bis 2001 gebaut wurden, verschwand die 3,21 m hohe Basisausführung 1985 aus dem Angebot. Von 1973 bis 2001 wurden insgesamt 442 Vertreter der verschiedenen Höhenvarianten des N 212 produziert.



Mit 453 Exemplaren der verschiedenen Höhenversionen kam auch der N 213 von 1974 bis 2000 auf eine erkleckliche Stückzahl. In der niedrigen Ausführung wurde der 10,10 m lange Wagen bis etwa 1986 gebaut. Besonderheiten des abgebildeten Fahrzeugs der Firma Globetrotter sind Hecktür und Hecktoilette sowie die Dachklimaanlage.



Der 11,00 m lange N 214 (Bild) ist nicht leicht vom einen Meter längeren N 216 zu unterscheiden, da beide Typen fünf Seitenscheiben haben, diese aber beim N 214 jeweils 20 cm kürzer sind. Von 1974 bis 2000 wurden 343 N 214 der verschiedenen Höhenausführungen gebaut.



Absolut dominant in puncto Stückzahl war die 12 m lange Jetliner-Standardversion N 216. Sie blieb bis 2001 in Produktion, einschließlich der H-, SH- und SHD-Modelle wurden 3.120 Einheiten gebaut. Der N 216 war neben dem N 208 das einzige Modell, das auch in den 1990er Jahren noch in der niedrigen Grundausführung angeboten wurde.

Aufgrund der von Neoplan angestoßenen Liberalisierung der Buslängen wurden in den 1990er Jahren auch Modelle mit mehr als 12 m Gesamtlänge zulassungsfähig. Neoplan als Vorreiter bot auch auf diesem Sektor eine breite Palette an, deren Vertreter aus der Jetliner-Baureihe der 13,7 m lange N 216/3 L war. Insgesamt 20 Exemplare dieses Dreiachsers wurden von 1994 bis 2000 hergestellt.

Gelegentlich entstanden in Pilsting Fahrzeuge wie dieser Kombibus auf Jetliner-Basis, die eigentlich aus der Transliner-Baureihe hätten kommen müssen. Das lag daran, dass insbesondere viele niederbayerische Busunternehmer Produkte kaufen wollten, die in ihrer Nähe hergestellt wurden.



Für den Export nach Skandinavien konstruierte Neoplan 1977 den 14 m langen, dreiachsigen N 218/3. Er wurde zunächst bis 1980 gebaut, allerdings nur in zehn Exemplaren. 1990 legte man den Dreiachser dann neu auf, auch für den südamerikanischen Markt. Bis zur endgültigen Einstellung dieses Typs im Jahr 1998 wurden dann nochmals 17 Einheiten produziert. Gegenüber dem N 216/3 L weist der N 218 eine Seitenscheibe mehr auf, außerdem ist sein vorderer Überhang größer. Eine Fahrertür war beim Jetliner nur als Option verfügbar.



Ende 1975 verließ der erste Jetliner-Gelenkzug N 220/3 mit dem neuen Namen Longliner das Werk. Anders als die Solowagen mit ihren Heckmotoren waren die Longliner mit Unterflur-Mittelmotoren ausgerüstet, erkennbar an den Klappen mit Lüftungsgittern hinter dem Vorderrad. Beim abgebildeten Wagen ist die Toilette direkt hinter dem Gelenk eingebaut. Wegen des französischen Durchfahrtverbots für Reisegelenkbusse ab 1980 sank danach der Absatz rapide, der letzte N 220/3 verließ 1981 das Werk Pilsting. Die Gesamtstückzahl der Longliner mit Unterflur-Mittelmotor beläuft sich auf 26 Einheiten.

Die allgemeine Verbreitung des Schubgelenkbusse führte im März 1983 zum Longliner-Schuber, der zur Unterscheidung zu seinen Vorgängern die Typenbezeichnung N 221/3 erhielt. Der Prototyp, der an die Regentalbahn ging, war ein N 221/3 H. Außer ihm wurden noch zehn Exemplare des Jetliner-Schubgelenkbusse gebaut (1985 - 1997).





Die 1973 auf der IAA in Frankfurt vorgestellte Grundausführung des Jetliner wies (ohne Dachklimaanlage) eine Gesamthöhe von 3,21 m auf. Die zweite Tür ging entweder bis zur Oberkante der Seitenscheiben oder reichte zumindest in das Fensterband hinein. Hier ist ein N 216 von etwa 1987 zu sehen.



Entsprechend den Forderungen nach mehr Kofferraum wurden die Jetliner-Modelle ab Anfang 1976 zusätzlich in der um 15 cm höheren H-Version angeboten, die von außen leicht an dem Bugspoiler unter der Stoßstange sowie der um 15 cm höher angesetzten Zierleiste über den Radläufen zu erkennen ist. Beim Jetliner Hoch kam zuerst der N 216 H, bald darauf folgten N 212 H, N 213 H, N 214 H und sogar der N 220/3 H. Ab Frühjahr 1984 gab es dann auch den N 209 H.

Als Repräsentant der 3,36 m hohen H-Ausführung ist hier ein N 216 H von 1986 abgebildet. Bei der Serienausführung des 1985er Designs wurde gegenüber den Prototypen noch das Fünfeckfenster hinter der Vordertür verändert.



Gut zehn Jahre nach der Premiere der H-Version war es an der Zeit, das Kofferraumvolumen des Jetliner erneut zu vergrößern: Auf der IAA 1987 wurden die um 11 cm auf 3,47 m erhöhten N 214 SH und N 216 SH (Bild) vorgestellt. Windschutzscheibe und Kofferraumlinie waren nach oben gewandert. Nachdem die ansprechendere SHD-Version dann 1989 das Licht der Welt erblickt hatte, lief die Fertigung der SH-Typen 1991 aus.



Zwei Jahre nach der Vorstellung der SH-Ausführung verpasste man ihr bei unveränderter Gesamthöhe von 3,47 m eine gefälligere Frontpartie mit tiefer heruntergezogener Windschutzscheibe. Dies hatte auch Auswirkung auf die Türverglasung, das daran anschließende Fünfeckfenster und das darüber angeordnete, in die Dachrundung reichende Füllfenster. Den Anfang machte auf der IAA 1989 der N 216 SHD (Bild). Nach und nach folgten N 214 SHD, N 213 SHD und N 212 SHD.



Der Kunde ist König: Auf speziellen Wunsch baute Neoplan 1985 den N 216 HS Panoramaliner im typischen Drögmöller-Design mit ansteigender Fensterlinie und Theaterbestuhlung. Für die Bauzeit untypisch ist die steile Windschutzscheibe.



Die Pagodenfenster verliehen diesem Konferenzbus auf Jetliner-Basis für den saudi-arabischen König ein exotisches Aussehen. Zur höchst komfortablen Ausstattung gehörte auch ein Thron.



Für die Schweizer Kunden baute man den Jetliner selbstverständlich auch in 2,30 m Breite, hier ein N 214. Bei den Wagen in Schweizer Breite füllt der Neoplan-Schriftzug den schwarzen GFK-Frontgrill fast vollständig aus, die Hinterräder stehen relativ weit außen.



An ihren Besonderheiten gut zu erkennen sind Jetliner für die USA: Auswurfscheiben seitlich, geteilte Windschutzscheibe, nur eine Einstiegstür, voluminöse Dachklimaanlage und drei Achsen bei 12 m Gesamtlänge. Das Bild zeigt einen N 216/3 H von 1986. Vereinzelt wurden dreiachsige 12-Meter-Jetliner aber auch in Deutschland verkauft, dann natürlich im normalen Design.



Im Sommer 1983 erhielt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) zwei N 216 in spezieller Ausstattung für die Flughafenlinie. Auffällig ist die doppelbreite VÖV-Innenschwenktür vorne, die zur Folge hatte, dass die Windschutzscheibe steiler gestellt war als für die Zeit beim Jetliner üblich. Die Gepäckklappen rechts wurden elektropneumatisch betätigt.



Etwas verbreiteter war die Jetliner-Linienausführung für den Überlandverkehr mit schmaler Tür vorne und breiterem Mitteleinstieg. Nicht nur den N 216, sondern auch den N 214 (Bild) gab es in dieser Konfiguration.



Meisterlich

Eng mit der Jetliner-Geschichte verbunden ist der Aufstieg des Neoplan-Werks Pilsting, hier wurden die meisten Jetliner gebaut. Konrad Auwärter, der die neue Produktionsstätte von Beginn an leitete, erinnert sich noch gut an die Anfänge: «Zunächst haben wir den kleinen Typ Hamburg ND 6 in Pilsting produziert, dafür haben wir noch die Gerippe aus Stuttgart bekommen. Für den Jetliner haben wir dann in Pilsting eine eigene Gerippfertigung aufgebaut, 1974 ging es richtig los.»

Der Jetliner war auch für seine große Variantenvielfalt bekannt: Länge, Breite und Höhe konnten ebenso speziellen Kundenwünschen angepasst werden wie Türkonfiguration oder Ausstattung. Verschiedene Längen waren von Anfang an eingeplant, die Varianz wurde über die Zahl der Seitenscheiben dargestellt. Die Sonderversionen habe man damals durchaus mit Gewinn produzieren können, betont Konrad Auwärter. Als Begründung führt er die handwerklich orientierte Fertigungsweise bei Neoplan an: «Die Meister der verschiedenen Fachrichtungen haben zunächst gemeinsam mit den Konstrukteuren beraten, wie man die Kundenanforderungen am besten umsetzen kann. Auf dieser Basis wurden die Busse dann gezeichnet und gebaut.»

Sonderwünsche gab es viele und sehr unterschiedliche: «Manche Busunternehmer kauften Fahrzeuge, die bezüglich Länge oder Höhe zu ihrer Garage passen mussten; dann haben wir das Dach auch schon einmal etwas flacher gemacht», erinnert sich Konrad Auwärter. «In Südbaden und der Schweiz war die Breite von 2,30 m gefragt. In Österreich wiederum wurden die Fahrer nach Längensklassen entlohnt, bis 11 m fiel noch in eine günstigere Kategorie. Dafür haben wir dann den N 214 geschaffen.»

Solche Anpassungen waren nicht nur in Bezug auf das jeweilige Fahrzeug lukrativ, sondern sie brachten Neoplan sicher auch den einen oder anderen Auftrag, den man sonst nicht bekommen hätte. «Wir waren ein modern gemanagter Handwerksbetrieb», beschreibt Konrad Auwärter die Philosophie: «Das Handwerk baut das, was der Kunde will, während Industriebetriebe bestimmte Modelle produzieren, die der Kunde dann kaufen soll.»

Den Einwand, dass bei einer solchen Vielfalt eine schnelle und verlässliche Ersatzteilversorgung nicht möglich wäre, lässt Konrad Auwärter nicht gelten: «Heute ist es unbestreitbar ein Problem, da die gewachsenen Strukturen nicht mehr existieren. Früher klappte es jedoch reibungslos, weil Herr Marschall und sein Team vom Ersatzteilverkauf sämtliche Bauezeugnisse hatten und mindestens einmal pro Woche in die Produktion gingen, um sich alle Sonderversionen anzuschauen. Das hat in Pilsting optimal funktioniert, besser noch als in Stuttgart. Auch die verschiedenen Kofferklappen-Maße waren bekannt, bei Bedarf wurden einzelne Klappen über Nacht nachgefertigt. Das ging dank der handwerklichen Struktur unseres Unternehmens, in einem Industriebetrieb wäre diese Aufgabe nicht zu lösen.»

Noch heute ist Konrad Auwärter von den Stärken des Jetliner überzeugt: «Besonders der Jetliner Hoch war das Sieben-Tage-Auto, mit dem man alles machen konnte, vom Linien- und Schülerverkehr bis zur Wochenendreise. Viele Omnibusunternehmer sind mit dem Jetliner groß geworden, weil sie damit wirklich Geld verdienen konnten; sie trauern ihm heute noch nach.»



Erster Klasse im Jetliner reisen konnten nicht nur Menschen, sondern auch Pferde: Anfang der 1980er Jahre wurde dieser Pferdetransporter auf der Basis eines N 214 gebaut.

Auf der IAA 1992 präsentierte Neoplan einen N 216 SHD mit 1./2.-Klasse-Trennung. In der Folge wurden vereinzelt weitere Fahrzeuge in dieser Konfiguration gebaut, hier eins aus der zweiten Hälfte der 1990er Jahre. Die erste Klasse befand sich im vorderen Fahrzeugteil, der Fußboden war hier eben, jede Reihe wies nur drei Sitze auf (2+1). Ab Wagenmitte waren die Sitze - jetzt 2+2 für die zweite Klasse - auf Podesten angeordnet, die vorne tiefgezogene Fensterlinie stieg in einer Schräge auf das übliche SHD-Niveau an. Im Fahrzeugheck befand sich ein Serviceabteil.