



OMNIBUS
SPIEGEL
Derzeitiger Oberbegriff

OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **UPDATE:** Fernbusse ■ **PREVIEW:** Neuer MAN Lion's City
- **PREMIEREN:** Setra S 531 DT ■ Neuer MAN Lion's Coach
- **FAHRBERICHTE:** Scania Interlink HD Dreiachser ■ Neoplan Tourliner
- **BUSMESSEN:** FIAA Madrid ■ **OLDTIMER:** Ikarus-Treffen Hoyerswerda



Zwei der drei Zugpferde von Neoplan bei der Fahrt von der Wintererprobung in Schweden nach Deutschland. Sie haben lange Testphasen hinter sich gebracht, in denen an einer optimalen Abstimmung der Systeme gefeilt wurde. Skyliner und Tourliner bewiesen auf der Rückfahrt ihr gutes Fahrverhalten, wovon wir uns selber überzeugen konnten.

Fotos: Kirsten Krämer



ALMABTRIEB

MIT DEM NEOPLAN SKYLINER AUF GROBE FAHRT

Jedes Mal im Frühjahr das gleiche Spiel: Wenn es wärmer wird im hohen schwedischen Norden, packen die Automobiltester in ihren Winterquartieren die Koffer und fahren nach oft langen Testwochen in klirrender Kälte wieder in Richtung Heimat. Wir durften dabei als Neoplan-Überführungsfahrer einen Skyliner und einen Tourliner einen Teil der Strecke in Richtung München fahren.

Da uns der Tourliner kurze Zeit später für eine Verbrauchsmessung zur Verfügung stand, werden wir uns in diesem Bericht ausschließlich auf den Skyliner konzentrieren.

Wir starten im schwedischen Skelleftea, wo uns die Fahrzeugtester zusteigen lassen. Sie sind uns am Morgen aus dem Norden entgegengefahren, um uns in Empfang zu nehmen. Zwei weiß lackierte Reisebusse - ein Skyliner und einer der ersten neuen Tourliner - stehen frisch gewaschen bereit. Ein großer grauer Aufkleber schmückt die linke Seite des Skyliner. Er zeichnet die Konturen

der Fensterkanten nach und stilisiert so eine riesengroße 50. Sie symbolisiert das diesjährige Neoplan-Jubiläum, denn 1967 erblickte im Stuttgarter Neoplan-Stammwerk der erste Skyliner das Licht der Welt. Schon damals polarisierte das zweistöckige Fahrzeug, nicht nur wegen seinem Design, das deutlich auffiel. Für die Unternehmer war der Reisedoppeldecker auch ein sehr wirtschaftlicher Bus, mit dem bis zu 80 Passagiere mit nur einem Fahrer zum Urlaubsort gebracht werden konnten. Bis heute hat die Marke Neoplan Bestand und ihre eigenen Neoplan-verliebten Fans,

die seit jeher auf besonderes Design setzen.

Die Tour

Geplant ist eine etwa 700 km lange Überführungsfahrt bis Stockholm mit einer Übernachtung in Sundvall. An unserem Endziel Stockholm übergeben wir dann die Fahrzeuge an Kollegen, die von dort aus zur nächsten Etappe nach München starten. Wir sind gespannt wie ein Flitzboogen, was uns erwarten wird: Vereiste oder mit Schnee bedeckte Straßen? Welche Temperaturen herrschen dort zu dieser Jahreszeit noch? Wie



Elegante Linienführung beim Skyliner: Die Radläufe sind angeschragt und geben dem Doppeldecker ein dynamisches Äußeres.

ist die Straßenbeschaffenheit? Dicke Handschuhe und Wollsocken sind auf jedem Fall im Gepäck dabei.

Wir starten gemächlich und fahren im Konvoi in Richtung Europastraße 4, entlang am Bottnischen Meerbusen, der immer wieder links von uns mit teilweise noch vereister Oberfläche auftaucht. Als Beifahrer lassen wir den Blick schweifen und verwöhnen die Augen mit der wunderbaren Natur, die Schweden zu bieten hat. Wir befinden uns im Skyliner; nebenbei achtet das Testerohr natürlich auf Geräusche, die aus Richtung Motorraum von hinten nach vorne schwappen, sowie auf Gangwechsel, Windgeräusche und

Fahrperformance. Auch lassen wir den Blick prüfend im Innenraum kreisen, um Verarbeitung und Raumgefühl auf uns wirken zu lassen. Einen hochwertigen Eindruck vermittelt dabei die freundliche Ausstattung mit hellen, in Leder eingefassten Sitzbezügen.

Gibt es Geräusche von den Inneneinbauten, zieht es von der Klimaanlage, erzeugt die Heizung überall die gewünschte Wärme? Über störende Windgeräusche oder Rückmeldungen der Innenausbauten können wir uns nicht beklagen, sie sind so gut wie nicht vorhanden. Beim peniblen Hinsehen entdecken wir die wie von Hand abgeschnittenen Kunststoffver-

kleidungen mit welliger Kante. Das lässt die Vermutung zu, als hätte es im Werk zum Schluss noch schnell gehen müssen.

Bei Außentemperaturen um die 0 Grad leistet die Klimaanlage von Konvekta mit 96,6 kW Heizleistung ganze Arbeit. Für Ober- und Unterdeck sind die Heizkreisläufe der Konvektorenheizung getrennt regelbar. Frische Luft erhalten die Passagiere über die Neoplan-Typischen Walzendüsen, die für unseren Geschmack nicht so gut regelbar sind wie konservative Düsenheiten.

Oberdeck

Wir erreichen das Oberdeck über den hellen vorderen Aufstieg links hinter dem Fahrer, den eine mattierte Plexiglaswand zu den Stufen hin abschottet.

Oben scheinen wir fast lautlos knapp vier Meter hoch durch die Landschaft zu schweben. Das aus dem Hause ZF stammende Dämpfungssystem CDC (Continuus Damping Control) - MAN nennt es CDS (Comfort Drive Suspension) - an der Vorder- und Hinterachse federt das Fahrzeug elektronisch gesteuert ab. Der CDC-Dämpfer passt die Dämpfung innerhalb kürzester Zeit an den jeweiligen Fahrzustand an, indem der Öldurchfluss im Dämpfer durch ein elektromagnetisch geregeltes Ventil gesteuert wird. Die CDC-Dämpfer bieten Vor-



Hell und freundlich eingerichtet ist das Oberdeck. Das Glasdach erstreckt sich über die gesamte Länge des Fahrzeugs.



Ein zusätzliches Glasfenster über der ersten Sitzreihe spendet Licht von oben.

teile für Komfort und Fahrsicherheit bei schnellen Lenkmanövern, vermindern Wanken und Nicken und stabilisieren den Omnibus auch in brenzligen Fahrsituationen. Ein Stabilisator an der Vorderachse vermindert zusätzlich Wankbewegungen. Diese Komponenten sind bei einem 4.000 mm hohen Fahrzeug durchaus sinnvoll. Bislang ist jedoch Neoplan der einzige Anbieter von Doppeldeckern, der CDC oder etwas Vergleichbares einsetzt; beim Skyliner gehören diese Dämpfer sogar zum Serienumfang.

Die Stehhöhe im Oberdeck beträgt 1.680 mm. Die großzügige, dreidimensional gewölbte Windschutzscheibe mit zusätzlichen Fensterelementen seitlich und Glaspaneel in der Mitte - genannt Skylight - vermittelt ein Gefühl von Freiheit und lässt den Fahrgast sozusagen unter freiem Himmel entspannen. Als ein zusätzliches Highlight ist auf Wunsch wie auch bei unserem Testbus ein Glasdach über die gesamte Länge erhältlich.

Für beste Aerodynamik und zur Reduzierung von Windgeräuschen sind die dunkel eingefärbten Seitenscheiben plan mit der Außenhaut verklebt. Sie wirken von außen sehr elegant. Im Sommer absorbieren sie außerdem die Sonnenstrahlen zum Vorteil der Klimaanlage, die dann weniger arbeiten muss; dadurch reduziert sich der Kraftstoffverbrauch. Scheint die Sonne nicht, hat man als Passagier allerdings den Eindruck, es wäre bewölkt oder schon Abend.

Unterdeck

Am Mitteleinstieg erwartet den Reisenden ein heller, mit einem zusätz-

lichen Dreiecksfenster gesäumter Aufgang. Bei der Stehhöhe von 1.840 mm kann man sich je nach Körpergröße aufrecht relativ gut bewegen. Im Gegensatz zum geräumig hellen Oberdeck fühlt man sich hier unten fast schon beengt. Die dunkel getönten Scheiben sind von außen nicht einsehbar und lassen weniger Licht herein. Wünscht der Unternehmer eine individuelle Ausstattung, sind dem Variantenreichtum kaum Grenzen gesetzt. Spezielle Ausbauten erfolgen im Bus Modication Center (BMC) in Plauen.

Und auch als Fernbus wird der Skyliner eingesetzt, darauf ist die lang übersetzte Hinterachse (i= 2,73) speziell abgestimmt. Bei verbreiteter Mitteltür können Rollstuhlfahrer über eine Klapprampe in den Bus gelangen. Auf der rechten Seite finden sie zwei Rollstuhlplätze vor. Die dort verbaute Bestuhlung muss zuvor bis auf eine Vierersitzgruppe zusammengesoben oder herausgenommen werden, wenn man das dort üblicherweise verbaute Podest von vorneherein weglässt. Bei einer späteren Umrüstung für den Reisebetrieb lässt sich das Podest nachträglich einbauen.

Neue Motorenperformance

Mit der überarbeiteten Motorengeneration Euro 6c hat man dem MAN Reihensechszylinder D 2676 LOH rund 200 Nm mehr Drehmoment spendiert. Der im Skyliner eingesetzte 368 kW (500 PS) starke 12,4-Liter-Diesel entwickelt sein maximales Drehmoment von nunmehr 2.500 Nm bei 930 bis 1.350 min⁻¹.

Das kommt dem schweren Fahrzeug

besonders bei den Schaltvorgängen zugute. Sie werden von dem automatisierten 12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic mit MAN-eigener Getriebesteuerung Tipmatic sauber ausgeführt. Steigungen fahren wir Kraftstoff sparend mit MAN Efficient Cruise, dem GPS-gestützten Tempomaten, der selbst kleinste Erhebungen in seinen GPS-Daten verzeichnet hat. Schon bei geringsten Gefällen nutzt MAN Efficient Roll die kinetische Energie, indem das Getriebe in Neutralstellung schaltet und dabei möglichst wenig Reibungsverluste im Motor erzeugt. Verlangt das vorgewählte Tempo erneut nach Motorkraft, kuppelt das Getriebe selbsttätig wieder im optimalen Gang ein. Beide Systeme funktionieren einwandfrei - ein Komfortgewinn für den Fahrer, das können wir nur bestätigen. Auch beim Anfahren scheint der Neoplan nicht mehr wie früher eine Gedenksekunde einzulegen. Schnellere Schaltvorgänge bringen das Flaggschiff ohne Einbußen beim Anfahrkomfort rasch in Schwung.

Auf den geraden, gut ausgebauten Straßen verlangt die Lenkung ständig leichte Nachkorrekturen. Die dafür erforderliche Aufmerksamkeit ist auf der langen Strecke ziemlich anstrengend. Deshalb sind wir froh, als wir endlich in Stockholm ankommen.

Inzwischen sehen wir nur noch vereinzelt aufgetürmte Schneehaufen an den Straßen, und das Grün der Landschaft überwiegt mehr und mehr. Die Fahrt mit dem Skyliner durch Schweden brachte nicht nur interessante Erfahrungen ein sondern war zugleich auch eine schöne Abwechslung. KK



Die Sicht aus dem Fahrerfenster.

Nicht ganz so bequem findet es der Reiseleiter an seinem Arbeitsplatz im Skyliner vor.