



Mit Premium-Ambitionen

Die Testkandidaten: Neoplan Tourliner. Schon die Sitze sind ein Gedicht – üppig geschnitten und gepolstert sowie mit verstellbaren Kopfstützen ausgestattet. Abzüge gab's dagegen in Sachen Beleuchtung und Barrierefreiheit.

Das Einstiegsmodell von Neoplan kennt nicht jeder, die Konzernwerbung hat auch nicht getrommelt für ihn. Die Technik stammt weitgehend aus dem MAN Lion's Coach, als Tourliner wird er für die Premiummarke Neoplan fein gemacht. Jetzt schicken ihn die Strategen ins Haifischbecken Fernbusmarkt, wo er mit knapp 14 m Länge das Komfortniveau heben soll. Nur 33 Fahrgastplätze, und zwar von der feinsten Sorte, hat er

an Bord. Nur 2+1 Sitze in jeder Reihe, das gibt es sonst nur in Superhochdeckern Marke Topclass oder Starliner. Aber die Idee ist apart: Ein einfaches Grundfahrzeug fürs Kilometerfressen, die Fahrgäste werden hier vorzüglich untergebracht. Schon die Sitze, gefertigt von Brusa in der Türkei, sind ein Gedicht. Sie sind üppig geschnitten und gepolstert, ihre Seitenwangen und Kopfplätze tragen Leder. Mit beidseitigen Armstützen, wo bekommt

man das sonst, kann man sich wie im Flugzeug von seinem Nachbarn abgrenzen. Und das Beste: Mit verstellbaren Kopfstützen können auch großgewachsene Nordeuropäer richtig ruhen. Der sonst übliche Mittelgang wird geebnet, im Innenraum wartet keine Stolperfalle. So könnte man auch Geschäftsreisende anlocken, mit dem Fernbus zu fahren. Eine leistungsfähige Klimaanlage (Konvekta) sorgt an Bord für angenehme Temperaturen ohne Zugluft. Und die Geräuschkulisse bleibt selbst dann, wenn der Motor schuffen muss, noch immer dezent. Unsere Fahrgasttester notieren: „Absolut fernbustauglich“. Und geben dem installierten W-Lan-System (von Movis) ein „sehr gut“: einfache Menüführung, die Sprache einstellen, schon kann man auf dem Smartphone oder Tablet loslegen.

Komfortabel und sicher

Da treffen auch die Fahrwerkstechniker die passende Abstimmung. Eher soft als sportlich, der Neoplan nimmt miese Fahrbahnen nicht übel. Mit Stabilisator an der



Viel Platz und Komfort für den Fahrgast, der breite Mittelgang ist vollkommen eben.



Stattliches Format:
Der 14 m lange und
3,80 m hohe Neoplan
Tourliner wird in
Ankara gebaut



Das Neoplan-Cockpit:
Optisch ansprechend und
ergonomisch einwandfrei

einzelradgeführten Vorderachse untersteuert er deutlich und wird von seinem ESP-System früh eingebremst. In schnellen Kurven ist er nicht so präzise wie der Mercedes, der auch seine Nachlaufachse aktiv lenkt. Doch der Neoplan bleibt stets auf der sicheren Seite, auch auf seinem Bremsen ist Verlass. Auch wenn der Tester einen langen Pedalweg moniert – die Pedalerie des Neoplan ist im Vergleich die beste. Überhaupt das Cockpit, das von allen Testfahrern gelobt wird. Ergonomisch ist es top, auch Langbeiner finden stets die richtige Position zum Lenkrad. Eine gute Grundordnung, der Digitacho ist gut einsehbar, auch die orange Armaturenbeleuchtung stimmt optimistisch.

Auf der anderen Seite im Maschinenraum werkt der im Vergleich größte Sechszylinder. Er heißt D26, holt aus 12,4 l Hubraum moderate 440 PS und maximal 2.100 Nm. Mehr Kraft braucht es kaum, wie die Fahrleistungen zeigen. Gut verwertbares Drehmoment steht schon ab Leerlaufdrehzahl zur Verfügung, der Diesel wird beim Anfahren sogar etwas

gezügelt. Der Antrieb arbeitet omnibusfein, die Entwickler haben ihm stillschweigend ein Zweimassenschwungrad spendiert. Auch das automatisierte Getriebe schaltet ausgesprochen sanft, an Steigungen dürfte es gern etwas forcierter sein. Eine längere Achse wäre nicht schlecht, mit weniger Drehzahl bei 100 km/h könnte man auch den Kraftstoffverbrauch senken.

Technik-Nachschlag mit EBA2

Erst kürzlich musste der Tourliner nochmal unters Messer. Die Entwicklungsabteilung hat dem gereiften Neoplan das gesamte Sicherheitspaket des Hauses implantiert. Ein Abstandsregeltempomat (ACC), der Spurassistent (LGS) und der Notbremsassistent EBA2 sorgen für zeitgemäße Sicherheit, die heute von den großen Verkehrsunternehmen verlangt wird. EBA2 heißt das Kürzel für die autonome Notbremse, die sowohl Radarstrahlen als

Ausgezeichnet mit dem IBC Comfort Award

auch ein optisches System integriert. Wir haben ihn nicht gebraucht, eine Fehlauflösung haben wir nicht erlebt. Positiv sehen wir auch den brandneuen GPS-Tempomaten mit der Bezeichnung „Ef-

efficient Cruise“, der einfach, aber wirksam operiert. Über die Kuppe antriebsfrei segeln, den Schwung bergab kostenfrei nutzen, und dennoch kein Overspeeding auf dem Tachograf – darauf lassen wir uns gerne ein. Mit Efficient Cruise fährt man besser, vorausgesetzt natürlich, man hat freie Bahn.

Alles prima? Keineswegs, denn die Entwickler haben beim Neoplan Tourliner glatt lichtstarke Scheinwerfer vergessen. Es gibt auch kein Licht in den Einstiegen, unterwegs auf dem nächtlichen Weg zur Toilette, ein Fall nur für Tagesfahrten? Die Uhr tickt, schon 2016 wird ein Rollstuhl-lift gefordert. Der Konzernkollege Lion's Coach hat ihn, der Tourliner noch nicht.

Wolfgang Tschakert

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Komplettanlagen
- Riemen u. Spannrollen

KONVEKTA®

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31

Telefon 03529/5743-0 Telefax -28

www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de