



Ein starkes Stück

Der neue Starliner kommt ausschließlich als Dreiachsler – er setzt die Trends für die neue Neoplan-Linie.

Neoplan ist immer für eine Überraschung gut. 2005 geht ein neuer Starliner in Produktion, der sich von allen bisherigen Fahrzeugen abhebt: unerhört dynamisch im Auftritt, wegweisend in Design und Ausstattung.

So früh hatte kein Experte die Ablösung des Starliners erwartet. Das elegante und ein wenig extravagante Neoplan-Flaggschiff galt unter Experten bislang – rein formal – als Krönung der Schöpfung. Andererseits sieht so mancher Neoplan-Kunde seine Marke nur noch als Anhängsel des großen Bruders MAN. „Neue Neoplan-Kreationen

tragen längst nicht die überzeugende Handschrift früherer Tage“, kritisieren heute die kritischen Geister der Branche.

Doch seit der IAA 2004 scheint das Schnee von gestern zu sein. Denn mit dem neuen Starliner ist bei den Stuttgartern offenbar das alte Selbstbewusstsein der Marke zurückgekehrt. Wieder einmal war die Überraschung gelungen, die ein-

zige wirkliche Weltpremiere der IAA 2004 verblüffte selbst die Experten. „Ein echter Neoplan“, raunten anerkennend die Besucher bei der ersten Präsentation. Der neue Starliner ist – was schon sein Vorgänger war – ein Avantgarde-Fahrzeug. Vielleicht nicht für jeden, doch wer außergewöhnliche Fahrzeuge sucht, findet hier wohl das Richtige. Wer mit die-



Ein Charakterkopf als Markenzeichen – mit Bi-Xenon-Kurvenlicht und Scheibenwischer in der dunkel getönten Verglasung

wirkt. Meist wird das Heck eines Busses mit weniger Aufmerksamkeit bedacht – beim Starliner lohnt es sich, etwas Zeit für einen kritischen Blick aufzuwenden. Der Starliner zeigt auch hier seine Muskeln, knackig wie der Rücken eines Spitzensportlers. Das herzförmige Heckfenster schließt mit einer Chromblende ab, der Starliner trägt für seinen Auftritt nur wenig Schmuck.



MAN-Power im Heck: Zur Wahl stehen Reihensechszylinder mit 480 und 530 PS.

Ein muskulöser Rücken mit viel Spannkraft – alle Konturen laufen auf das Starliner-Heck zu.

sem Starliner am Busbahnhof auf seine Fahrgäste wartet, muss sicher viele stauende Zaungäste abwehren. Allein die Front: Sie ist – typisch Neoplan – zweiteilig, doch die keilförmig geneigte Scheibe wirkt schlicht atemberaubend. Große, dunkel getönte Fensterflächen bestimmen die Proportionen, die Seitenfenster sind markentypisch bis ins Dach gezogen. Zwischen den Seitenfenstern des Fahrgastraums trennt ein Fensterkeil die

Fahrerkanzel optisch ab. Scharfe Linien polarisieren und betonen die Dynamik des Entwurfs.

Michael Streicher, verantwortlicher Neoplan-Designer, nennt die markante Linienführung „Sharp Cut“-Design: „Bei der Gestaltung des Starliner sind wir chirurgisch vorgegangen – alles nicht Notwendige am Kubus wurde weggeschnitten.“ So erklärt sich der skulpturartige Fahrzeugkörper, der so gar nicht klotzig



Die riesige Seitenansicht wird durch Fensterflächen, Sicke, Lichtkanten und ineinander laufende Linien klar gegliedert.

Nahtlos setzt sich das Aha-Erlebnis im Innenraum fort – am vorderen Einstieg herrscht wie schon im Vorgängermodell große Transparenz, der Ausblick der vorderen Reihen ist einzigartig. Über sich nichts als den Himmel, die starke Tönung der Gläser verhindert ein Aufheizen des Innenraums. Das Raumgefühl gewinnt durch die hochgezogene Panorama-Verglasung, die Innenraum-Beleuchtung sitzt jetzt außen an den Fenster-Querstre-



ben. Doch das ist längst nicht alles: Neue Sitze, die aufwändige Klimatisierung, eine neue Multimedia-Versorgung und hochwertige Oberflächen sollen das Reisen zum Hochgenuss machen. Auch für den Fahrer erfüllt sich so mancher

Traum. Wie ein Maßanzug sitzt das kompakte Cockpit rund um den Starliner-Piloten, vor sich das neue, kleinere Multifunktionslenkrad. Zwei große Rundinstrumente sind gut einsehbar, ebenfalls das Display und die Audioanlage. Griffgerecht sitzt auch das Klima-Bedienelement. Geschaltet wird grundsätzlich elektronisch, per Fingertipp-Hebel kann der Fahrer in den Antrieb eingreifen. Die Arbeit am Volant wird durch die variabel übersetzte Servocomtronic-Lenkung erleichtert, leichtgängig und direkt im Stadtbereich, mit geringer Unterstützung und indirekter auf großer Fahrt. Nachts helfen die lichtstarken Bi-Xenon-Scheinwerfer, die sogar Kurven ausleuchten.

In Sachen Fahrwerk und Technik bedienen sich die Neoplan-Techniker aus dem reich gefüllten Konzernbaukasten. Der neue Starliner rollt auf bewährten MAN-Achsen – vorn sitzt die Mehrlenker-Einzelradaufhängung mit großem Lenkeinschlag, den Antrieb übernimmt die



Für den Fahrer ein klar gegliedertes Cockpit ohne Experimente, dafür mit Multifunktionslenkrad und Soft-Touch-Tasten.

Wie im Flugzeug: fest verschließbare Gepäckklappen mit großem Volumen.

Fantastische Aussichten nach vorn – die Glaskanzel ist nach oben wie eine Gletscherbrille abgetönt.

Lichte Dachkonstruktion – Panoramafenster mit abgesetzter Dachrandverglasung, Rollos und Leuchten in den Fenster-Querstreben

sorgsam geführte MAN-Starrachse. Der ausschließlich als Dreiachser konzipierte Starliner rollt auch auf der dritten Achse mit einer MAN-Konstruktion. Noch setzt man in Stuttgart auf die althergebrachte Adhäsionsachse, doch schon bald gibt es die famose elektronisch-hydraulisch gelenkte EHLA-Lenkung mit großem Lenkeinschlag. Nicht vom Start weg serienfertig ist das elektronisch geregelte Dämpfungssystem CDC, das dem Dreiachser künftig ein noch sensibleres Ansprechverhalten und geringere Wankneigung verleihen soll.

Erwartungsgemäß wenig Überraschendes beim Triebstatz – hier finden die Common-Rail-Sechszylinder mit 480 und 530 PS aus dem Skyliner Verwendung. Beide Motoren geben nur ein kurzes Gastspiel, spätestens mit der Euro 4-Einführung werden komplett neue Motoren erwartet – wir tippen auf einen hubverlängerten D20-Diesel, der noch leiser und leistungsfähiger sein soll. Kongenialer Partner der MAN-Diesel ist auch im Starliner das zwölfstufige AS-Tronic-Getriebe, das zur Grundausstattung zählt und schon in vielen Fahrzeugen des Neoman-

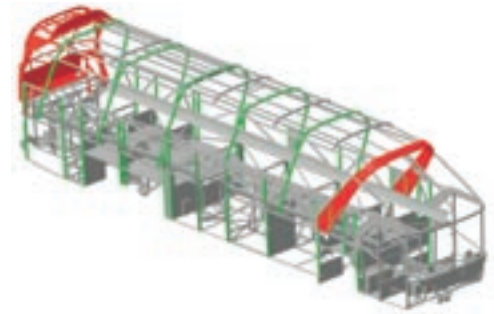
Konzerns eine überzeugende Vorstellung abgab. Den hohen Fahrleistungen soll das neue elektronische Bremssystem EBS 2 von Wabco gerecht werden, das mit Bremsassistent und ESP aufwartet. Weitere Sicherheitselemente heißen MSP (Maximum Speed Control), das Over-speed auf abschüssigen Autobahnen verhindern soll, sowie ACC (Adaptive Cruise Control = abstandsgeregelter Tempomat) und LGS (Lane Guard System = Spurüberwachungssystem). Die Basis für alle elektronischen Helfer ist die neue elektronische Architektur TEPS (Twin Electric Platform System), die einheitlich bei allen Neoman-Fahrzeugen die Fahrge- stell- und Karosseriefunktionen in ge- trennten Kreisläufen führt.

Safety first steht im Pflichtenheft des neuen Neoplan, und ein wesentliches Element der Konstruktion ist ein steifer Roh- bau. Umlaufende Ringspannen und zwei groß dimensionierte Überrollbügel sor-

Michael Streicher:
„Bei der Gestaltung des Starliner sind wir chirurgisch vorgegangen.“

gen bei einem Überschlag für ausrei- chenden Überlebensraum. An der Anbin- dung von Innenraum und Kofferraum wird nicht mehr geschweißt, vielmehr wird das Innenprofil der Seitenwandsäule in das Außenrohr eingeführt und dort fixiert. Alle Umsturzvorschriften des Ge- setzgebers werden erfüllt, so die erwei- terte ECE R66 und die ECE R80, welche die Festigkeit der Sitzanbindung vor- schreibt.

Der neue Starliner geistert bereits in vielen Köpfen, obwohl erst zwei Prototy- pen existieren. Bis Mitte 2005 sollen die ersten Fahrzeuge an spezielle Kunden ge- hen. „Wir könnten deutlich mehr als die



Ein stabiler Rohbau mit durchgehenden Ringspannen und zwei massiven Überrollbügeln aus Edelstahl

geplanten 30 Einheiten bauen, doch erst muss die Qualität stehen“, erläutert Neoplan-Technikchef Stangl. „Wir bauen keinen Blender. Der neue Starliner hat vom Start weg Premium-Qualität“, versichert er. Vorerst beeindruckten Optik und Papierform, Testfahrzeuge wird es erst im Frühjahr 2005 geben. Doch so gespannt darauf waren wir selten.

WOLFGANG TSCHAKERT