



Der Tourliner, ein Bus für alle Fälle – handlich und wendig im Stadtverkehr, mit Langstreckenkomfort auf Autobahnen.

Die neue Linie

Das kostengünstige Einsteigermodell der Stuttgarter wird im Innenraum attraktiver. Kann der Economy-Neoplan der internationalen Konkurrenz entscheidend Paroli bieten?

Schon wenige Monate nach der Markteinführung die erste Überarbeitung? Dabei hatte man bei Neoplan mit großen Erwartungen auf den neuen Tourliner gesetzt. Endlich konnte man einen knapp kalkulierten Reisehochdecker zu günstigen Konditionen anbieten, man rechnete vor allem im Ausland mit einem fulminanten Start. Doch die Interessenten störten sich vor allem am schlichten und freudlosen Interieur, das so gar nicht Neoplan-like wirkte. So

mancher Wettbewerber aus dem preisgünstigen Segment hatte hier mehr zu bieten, nicht zuletzt der attraktive Lion's Coach aus dem eigenen Konzern. Die Kritik an der wenig wohnlichen Inneneinrichtung des Tourliner nahmen sich die Stuttgarter zu Herzen und spendierten dem Tourliner bereits in Hannover ein qualitativ höherwertiges Innenleben.

Die Visitenkarte des in Ankara gefertigten Tourliner ist sein extrovertiertes Design, er zeigt sich als Typ mit ver-

schiedenen Gesichtern, Ecken, Rundungen und Kanten. Man mag sie oder auch nicht – aus einem Guss und so dynamisch wie der Starliner wirkt der Tourliner nicht. Traditionelle Ansichten werden unter der Fensterlinie geboten, die stark nach vorn geneigte B-Säule bringt Spannung in den großen Fahrzeugkörper. Sie grenzt mit einem kühnen Schwung den Fahrerarbeitsplatz von der Passagierzone ab. Eine gewisse Kopflastigkeit des Klima-Dachaufbaus auf der Vorderachse ist



Alles Geschmackssache, doch das klare Heck des Tourliner ist sicher seine Schokoladenseite.

technisch vorgegeben, um die Hinterachse zu entlasten. Alles ist natürlich Geschmackssache, auch das dynamische Heck, das mit klaren Linien und wenigen gekonnten Designelementen glänzt.

Erste gute Noten im Test verdient sich der Tourliner mit seinen bequemen Einstiegen, rutschfesten Stufen und kräfti-

gen Handläufen an der ersten Tür. Auf den ersten Blick empfängt der Neoplan fürs kleine Geld seine Gäste mit einem wohl aufgeräumten Innenraum und freundlich abgestimmten Blautönen. Wohnlich wirken auch die Vorhänge, die zusätzlich zu den Rollos geordert werden können. Klar wird aber auch, dass der ty-



Hinter parallelen Klappen ein großer Kofferraum – 10,3 m³ reichen für 48 Fahrgäste.

pische Chic des Hauses den teuren Premium-Fahrzeugen vorbehalten bleibt. Ein wesentlicher konstruktiver Unterschied zu den konkurrierenden MAN-Fahrzeugen liegt im abgesenkten Mittelgang, der eine großzügige Stehhöhe ermöglicht. Andererseits schätzen gerade ältere Mitfahrer den bequemen Sidestep, um sich bequem ohne Bückling zu setzen. Gegen die Funktionalität ist nichts einzuwenden – vernünftige Kielsitze, Podestküche mit zwei Kaffeekannen und WC.

Erste gute Noten verdient sich der Tourliner mit seinen bequemen Einstiegen und kräftigen Handläufen.

Besonders gut meint es die neue Neoplan-Generation mit den Fahrgästen der vorderen Sitzreihen. Die ungehinderte Sicht in Richtung Fahrtziel steigert den Reisegegnuss, nur der Starliner bietet hier mehr. Einzig die dynamische B-Säule behindert in Reihe 1 den Blick zur Seite. Auch mit der gebotenen Luftqualität im Innenraum kann der Fahrgast zufrieden sein, statt einer Kaltluftdusche auf die Köpfe wird über getrennte Luftkanäle stetig und zugfrei die Luft ausgetauscht und je nach Bedarf erwärmt oder gekühlt. In der kalten Jahreszeit wird das Fahrzeug mit Seitenwand-Konvektoren beheizt. Die elektronische Regelung der aufwändigen Anlage stellt den Fahrer vor keine Probleme – einmal die Temperatur eingestellt, erledigt den Rest das System von selbst. Eingriffe des Fahrers während der Fahrt gestalten sich einfach, das Bedienteil des Klimacenters sitzt griffgünstig gleich rechts vom Volant.

Der steife und nahezu verwindungsfreie Karosseriekörper bildet die Grundlage zu einem Fahrverhalten, das sich mit den Besten auf dem Omnibus-Markt messen kann. Der Zweiachser verfügt über Ecas-Luftfederung mit reichlich Federweg, lastwegabhängige Stoßdämpfer mit typisch weicher Kennung und technisch aufwändige Radführungen.

Die Zutaten zum Menü sind sorgfältig aufeinander abgestimmt. Der Tourliner rollt limousinenartig über lange oder kurze Bodenwellen, ohne Nickschwingungen

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.800 mm
Radstand	6.060 mm
Überhang vorn/hinten	2.680/3.260 mm
Wendekreisdurchmesser	20.610 mm
Innenstehhöhe	2.100 mm
Kofferraumvolumen	10 m ³
Einstiegshöhe vorn/hinten	349 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht	14.540 kg
Testgewicht	18.140 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihen-Sechszylinder D2866 LOH 340, stehend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung; elektronische Dieseleinspritzung; vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3; Bohrung/Hub: 128/155 mm; Hubraum: 11.967 cm³; Leistung: 410 PS (301 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 1.850 Nm bei 900 bis 1.300/min

Kupplung: automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung

Getriebe: automatisches Getriebe ZF 12 AS 2.300 B, Übersetzungen von 12,33 – 0,78, einfach unteretzte Hinterachse $i = 3,7$

Fahrwerk

Federung: Ecas-Luftfederanlage, elektronisch geregelt, vorn Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B), zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten starre Antriebsachse (HY-1336-B), Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer. Radlager gekapselt und wartungsfrei, Reifen 295/80 R 22,5

Bremsen: elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorn und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige; Dauerbremse Voith-Retarder R 115 E mit Bremsomatfunktion, ABS, ASR.

Lenkung: hydraulische ZF-Lenkung Typ Servotronic 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung.

Aufbau

Selbsttragender Bodenrahmen aus Vierkantprofilen, mit Schmiede- und Druckgussteilen sowie Sonderprofilen, Überrollfestigkeit nach ECE R66, Seitenwand- und Dachseitenblechung aus verzinktem Stahlblech, Radläufe aus hochstabilen Kunststoffformteilen, Kofferraumklappen aus Aluminium

Heizung/Lüftung/Klima

Vollautomatisch geregelte Konvektoren-Warmwasserheizung; separates Frontheizgerät, Dachkanalheizung, Zusatzheizung Webasto Thermo 350 mit 35 kW Heizleistung. Belüftung über elektronisch geregelte Dachklimaanlage, separate Klimatisierung des Fahrerplatzes. Entlüftung über vorderen Fahrzeugbereich und Absauggebläse in Einstieg 2.



Wer die Klappe öffnet, kommt besser an den Tankstutzen.



Kleine Design-Sünde – das vom MAN übernommene Fahrerfenster wirkt als Fremdkörper.

in den Überhängen auszulösen. Auch harte Querfugen werden gelassen verdaut. Zwar neigt sich der Tourliner in schnell gefahrenen Kurven deutlicher als seine MAN-Kollegen zum Kurvenrand, bleibt aber auch in schnell gefahrenen Kurven gutmütig und jederzeit beherrschbar.

Auch beim Thema Sicherheit gibt sich der Tourliner keine Blöße. Die Karosserie erfüllt die europäische Sicherheitsnorm ECE R 66, die Türsicherheitseinrichtungen entsprechen allen gängigen Unfallverhütungsvorschriften. Der Tourliner ist der erste Neoplan mit einem elektronischen Bremssystem, integriert in das Bremssystem ist der Intarder von ZF. Beim Einfahren ins Gefälle bei der gewünschten Geschwindigkeit einfach das Bremspedal antippen, dann verzögert der Retarder das Fahrzeug selbsttätig. An den Rädern packen im Notfall innenbelüftete Scheibenbremsen zu, das Pedalgefühl und die Wirkungsweise entsprechen bestem PKW-Standard. Auch die Fahrdynamikregelung ESP und ein Bremsassistent zählen ab Frühjahr 2005 zur Grundausstattung. ESP greift selbsttätig ein, bevor es brenzlich wird – an zu schnell angegangenen Autobahnausfahrten und kriti-

schen Fahrsituationen, die der Fahrer falsch eingeschätzt hat. Der Bremsassistent dagegen erkennt schon im Ansatz eine beabsichtigte Vollbremsung und steuert sofort den vollen Bremsdruck ein – im Ernstfall werden so entscheidende Meter Bremsweg gespart. In der Praxis werden ESP und Bremsassistent wohl selten zum Einsatz kommen, doch schon beim ersten Mal macht sich das neue Technikpaket mehr als bezahlt.

Neue Technologien verspricht die



Fahrerbezogenes Cockpit mit guter Ergonomie – mit langen Sitzschienen und pneumatisch verstellbarem Lenkrad

MESSWERTE

gefahrte km 356,0 km
Verbrauch Ø 24,8 l/100 km

Autobahn

Verbrauch Ø 21,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 97,11 km/h

Landstraße

Verbrauch Ø 26,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 64,57 km/h

Bergwertung

Verbrauch Ø 151,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 46,25 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung

0 – 60/80/100 km/h 21,3/31,9/46,8 s

Elastizität

60 – 100 km/h, 12. Gang 22,11 s

Innengeräusche

80 km/h

Front/Mitte/Heck 62,8/62,9/63,7 dB(A)

100 km/h

Front/Mitte/Heck 66,1/65,8/66,5 dB(A)

Wetter

teilweise Regen und Wind; +15° C

Ø = Durchschnitt

Gleichteile-Strategie, die auf Konzernplattformen beruht. Wer die Life-Cycle-Kosten fokussiert, findet hier ein Produkt, das auf Großserien-Technik basiert. Die



Auch im Tourliner Serie – Leselampen mit LED-Leuchten

Originalität der frühen Neoplan-Fahrzeuge ist passé, der Tourliner ist ein Standardfahrzeug aus türkischer Fertigung, das mit einer hausspezifischen Ausstattungsvielfalt dennoch viel individuellen Spielraum bietet. Dass man damit am Markt erfolgreich sein kann, demonstriert der Evobus-Produktbaukasten mit den Marken Setra und Mercedes-Benz eindrucksvoll.

Wer hinter dem Steuer Platz nimmt, merkt schnell, dass sein neues Umfeld mit einem althergebrachten Neoplan-Cockpit nichts mehr gemein hat. Der Raumangebot ist knapp geschnitten wie ein Maßanzug, mit wenig Luft links und rechts und hinter dem Sitz. Man findet kaum noch Platz, um eine Tasche neben sich abzustellen. Dafür sitzt man perfekt wie in einer guten Sportlimousine, alles ist griffbereit, nichts fehlt, und nichts ist überflüssig. Alle Bedienelemente gehen gut zur Hand, auch die Feststellbremse links neben dem Fahrerfenster verlangt keinen Diener. Weniger ist mehr gilt auch beim Angebot an Instrumenten und Kontrollanzeigern, selbst die Schalter sind geschickt und sinnvoll gruppiert. An Ablagen und Cupholdern mangelt es nicht. Nur die Armaturenabdeckung blendet bei seitlicher Lichteinstrahlung ein wenig.

Klar, dass auch im Neoplan Tourliner ein MAN-Sechszylinder für den An-



Fazit: Neoplan Tourliner N 2216 SHD

Was sich nicht alles mit etwas Lack, freundlichen Farben und kleinen Zutaten bewegen lässt. Der überarbeitete Innenraum wirkt einladend wohnlich und längst nicht mehr so ernüchternd billig. Die Kunden wird es freuen, denn nie war es so günstig, einen ausgewachsenen Neoplan-Hochdecker zu erwerben. Neben dem anständigen Einstandspreis zählen vor allem die Betriebskosten des Serienprodukts, die das Gesamtbild prägen. Der Auftritt des Tourliner bleibt eigenwillig und dynamisch, wie es sich für einen Neoplan gehört. Technisch weiß der Neue zu überzeugen, der gebotene Komfort genügt auch auf langen Strecken. Mehr Wert bietet auch die Sicherheitsausstattung, wer jetzt bestellt, braucht auf die Fahrdynamikregelung ESP nicht zu verzichten.



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:
Wolfgang Tschakert



Mehr Liebe zum Detail – der Tisch vorne mit Einlegearbeiten.



Wohnliche Atmosphäre mit abgestimmtem Farbklima, Alu-Handlauf an der Gepäckablage, bequeme Vogel-Sitze mit Lederlatz.



Passt nicht ganz ins Qualitätsbild – die Kunststoff-Abdeckung der Toilette.

trieb sorgt. Im Heck sitzt das Economy-Triebwerk mit 12 Liter Hubraum im Vormontage-Rack, das mit 410 durchtrainierten Pferdestärken aufwartet. Es ist zwar nicht so antrittsstark wie der Kollege mit 460 PS, macht aber seine Sache durchaus ordentlich und bleibt in den Fahrdynamikmessungen nur zwei Sekunden hinter dem 460er zurück. Der Diesel-Verbrauch bleibt mit insgesamt 24,8 l/100 km maßvoll, wengleich die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf erfreulich hohem Niveau liegen. Hier gilt die Faustformel: Weniger Pferde produzieren weniger Schlupf und fressen letztlich auch weniger! Kein Problem mit 18

Tonnen in den Bergen, lange und steile Zieher verlieren selbst mit 410 PS und 1.850 Nm ihre Schrecken. Einen beträchtlichen Anteil daran hat auch das automatische AS-Tronic-Getriebe, das stets die passende Gangstufe errechnet. Ein Fahrer-Eingriff erübrigt sich in der Regel, allenfalls auf leichten Autobahnsteigungen könnte man den Motor länger ziehen lassen, als es das Getriebe vorschlägt. Bergauf anfahren, kein Problem. Der Motor tritt schon bei Leerlaufdrehzahl sauber an. Die Anfahrhilfe Easy Start, integriert in die elektronische Getriebesteuerung, verhindert durch einen Bremsengriff etwa zwei Sekunden lang das Zurückrollen.

Bei den Antriebsgeräuschen hält sich der Tourliner außen wie innen dezent zurück, der 12-Liter-MAN zählt zu den wirklich kultivierten Omnibus-Motoren. Doch von seinem Nachfolger schwärmen die Neoman-Techniker bereits, der neue D20 Common Rail soll alles noch besser können. Noch leiser und kultivierter, dabei antrittsstärker, sparsamer und ganz wesentlich, ganze 100 Kilogramm leichter soll der kompakte Euro 4-Diesel mit 10,5 Litern Hubraum werden. Nur etwas Geduld ist gefragt, der neue Super-Motor lässt bis zum Herbst 2005 auf sich warten.

WOLFGANG TSCHAKERT