



Neoplan Cityliner C

Sportlich, sicher, sänftenfein

**D26-Sechszylinder
mit 480 PS und 2.300 Nm
– der Pure-Diesel-Motor
erfüllt das EEV-Reinheits-
gebot**

Mit verbesserter Tipmatic und sauberem EEV-Diesel geht der Cityliner ins dritte Produktionsjahr. Mit 480 PS und CDS-Fahrwerk läuft der kompakte Dreiachser zu großer Form auf.

Ob es an der goldenen Lackierung liegt? Am Omnibusbahnhof ist unser Testkandidat schnell belagert – meist sind es die Kollegen, die nur einen Blick nach innen erhaschen möchten und fragen: „Ist das ein neuer Neoplan?“ Unser Cityliner fällt auf, generell auch drei Jahre nach seiner Markteinführung, und erst recht, wenn Wasserpuppen die Fahrgäste ersetzen. Mittlerweile rollen mehr als 765 seiner Brüder auf der Straße, erfahren wir vom Hersteller. Als ex-

klusiver Dreiachser macht er sich ohnehin rarer, mehr als 200 davon sind noch nicht unterwegs.

Der Dynamiker aus dem Werk Plauen hat das Zeug zum Herzensbrecher, seine katzenhaft geduckte Erscheinung lässt die biedereren Gefährten der Wettbewerber an der Einstiegsstelle alt aussehen. Und Fahrerherzen schlagen höher, wenn ein Cityliner-Einsatz winkt – im Zweifelsfall macht man schon mal Zugeständnisse, um sich mit dem extrovertierten Reise-

hochdecker sehen lassen zu können. Als Superhochdecker, als solcher gilt er, kommt er mit 3,74 m Höhe aus. Wobei der Cityliner im 13-m-Format mit ungewohnten Proportionen aufwartet – der Fahrer des mittellangen Premium-Neoplan sitzt im langen Überhang vorn, das ultrakurze Heck stützt sich auf eine dritte Achse. Der Radstand bleibt mit 6,20 m vergleichsweise moderat und sorgt für 9,4 m³ Kofferraum zwischen den Achsen. Der kurze Überhang hinten ist auch unterwegs



nicht zu verachten – der Wendekreis ist dank der gelenkten Nachlaufachse maßvoll, außerdem muss sich der Cityliner-Chauffeur kaum um ein gefährlich ausseres Heck bemühen.

Die Produktivität des City C, der Betreiber muss es wissen, ist durchaus beachtlich: Maximal bringt er es mit 13 m Länge auf 55 Sitze, mit Viersterne-Komfort hat er Platz für 48 Fahrgäste, zwei

mehr werden es dann mit überbauter Toilette.

Mit hohen Reserven. Leer bringt der Dreiaxser runde 15.000 kg auf die Waa-

Citysphere Der Knaller ist das Gebläse ...



... denn unser Windchill-Effekt sorgt für optimal gefühlte Temperaturen.

Es ist ganz einfach: wenn man die Luft mehr bewegt, muss man sie weniger kühlen! So spart unsere neue Citysphere Energie, senkt die Kosten und schont die Umwelt. Die Aufdachanlage mit hermetisiertem Verdichter ist kältetechnisch wartungsfrei und günstig in den Lebenszykluskosten. Das ist der Knaller!

www.spheros.de


SPHEROS

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder D2676 LOH27, stehend, zwei-stufige Turboaufladung mit Zwischenkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung mit max. 1.800 bar, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, PM-Kat, Abgasstandard EEV
 Bohrung/Hub 126/166 mm
 Hubraum 12.419 cm³
 Verdichtung 1:1
 Nennleistung 353 kW/480 PS bei 1.900 U/min
 Max. Drehmoment 2.300 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe MAN Tipmatic Coach (ZF AS Tronic) mit 12 Gängen (i = 12,33–0,78), Rangiermodus, Easy-Start-Anfahrhilfe, einfach untersetzte Hinterachse (i = 3,36)

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-08-B 01) mit Ecas-Luftfederung, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Radeinschlag 56/50 Grad; hinten starke Antriebsachse (HY-1336-B), Führung an Längslenker und aufgelöstem Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer; Nachlaufachse (NOLS-08-B01) mit Einzelradführung, zwei Luftbälge, zwei Dämpfer, elektrohydraulisch gelenkt; elektronisch geregeltes Dämpfersystem CDS (Comfort Drive Suspension); Bereifung 315/80 R 22,5

Lenkung

ZF-Hydraulenlenkung Typ Servocomtronic 8098 mit variabler Übersetzung und geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung

Bremsanlage/Sicherheitssystem

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage EBS von Wabco, Scheibenbremsen rundum, elektronischer Bremsassistent, elektronischer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC, serienmäßig mit ESP, ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC (Maximum Speed Control) optional mit Abstandstempomat ACC, Spurwächter LGS

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 12.990/2.550/3.746 mm
 Radstand 6.200/1.470 mm
 Vorderer Überhang 2.920 mm
 Hinterer Überhang 2.400 mm
 Stehhöhe 2.066 mm
 Fußbodenhöhe 1.364 mm
 Wendekreis 22.720 mm
 Kofferraumvolumen ca. 10,4 m³
 Tankvolumen 480 l
 Testgewicht 20.820 kg
 Zul.Gesamtgewicht 24.900 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze (4*) 48+1+1

Preis

Testwagen 330.000 Euro



Für den Fahrer nutzbar: zusätzliche Stauräume über den Achsen und vor der Vorderachse

ge, sein Maximalgewicht von knapp 25 t dürfte er kaum erreichen. Da dürfen es auch eine Stehküche, ein Zusatztank, ein Skiträger oder ein zweiter Batteriesatz sein. Die aufpreispflichtige Klimaanlage, sie stammt von Konvekta, reicht mit 35 kW Kälteleistung auch für südliche Gefilde. Ins Gewicht gehen auch die 48 fein belederten Avance-Sitze – wer allerdings im Neoplan Cityliner ein Feuerwerk an Farbe und Opulenz erwartet, wird eher enttäuscht.

Der Innenraum empfängt, wie gehabt, mit kühlem Blau, Eleganz geht vor Wohnlichkeit. Mit einigen Ausrutschern freilich: Der viel gerühmte Multifunktionschrank auf der Toilette kommt über Baumarktoptik nicht hinaus. Und der schnöde blecherne Elektrokasten an der Rückwand lässt die letzte Sitzreihe vollends zu Stiefmutter-Sitzen verkommen. Gewiss nicht der letzte Schrei sind die beiden 15-Zoll-Monitore für die Unterhaltung. Doch hier geloben die Neoplaner baldige Abhilfe: Schon in Kürze soll es für den Cityliner standesgemäße 19-Zöller geben.

Ohnehin soll mit der Marke „Neoplan Individual“ der Individualisierung Tür und Tor geöffnet werden. Die Produktmanager sprechen von wählbaren Sonderausstattungen, die vom Stauschrank auf der Toilette (siehe oben) bis zur exklusiven Stehküche, innovativen Multimedia-Ausrüstungen und hochwertigen 2+1-Sitzanlagen reichen. Ein weiteres

Ausstattungspaket umfasst Handläufe in Edelstahl und Carbonoptik im Fahrzeug – wie im Testfahrzeug verbaut. Reine Geschmacksfrage – die Carbonblenden und das mehrfarbige Lenkrad tragen jedenfalls dick auf.

Einen besonderen Clou landen die Fahrwerkstechniker mit dem elektronischen Dämpfersystem CDS.

Hochwertige Zutaten. Die stärksten Argumente liefert die Technik. Das Fahrwerk zählt zum Feinsten, was der Markt bietet. Eine exakt spurende Mehrlenker-Einzelradaufhängung vorn, eine gut domestizierte Antriebsachse und eine Nachlaufachse mit feinen Manieren – statt einer schnöden Starrachse werden ihre Räder einzeln geführt und elektrohydraulisch gelenkt.

Einen besonderen Clou landen die Fahrwerkstechniker mit dem elektronischen Dämpfersystem CDS, ein Stabilisator an der Vorderachse genügt. Damit rollt der Dreiaxser besonders feinfühlig ab und gleicht stetig die Unebenheiten der Fahrbahnen aus. Wobei die steifere 315er-Bereifung die Abstimmung nicht erleichterte – der kompakte Dreiaxser braucht mehr Reifentragkraft an der Vorderachse, um das fehlende Gegengewicht



Kühle Eleganz in Blau – 48 Avance-Sitze mit Lederbezug „Inglestone Anthrazite“

des kurzen Hecks auszugleichen. Nur heftige Querfugen werden mit einem trockenen Plopp quittiert, gegen starke Seitenneigungen stemmen sich die variablen Dämpfer mit Vehemenz.

Auf schnellen Autobahnpassagen darf es gerne die straffere Einstellung sein, ein Knopfdruck genügt. Dann eilt der Cityliner wie an der Schnur gezogen über die Bahn, ohne von Seitenwind oder Fahr-

bahneinflüssen gestört zu werden. Den fahraktiven Eindruck verstärkt die Lenkung, eine Servocomtronic von ZF, die mit stets passendem Lenkaufwand glänzt – direkt mit großer Servounterstützung bei langsamer Fahrt und indirekt mit wenig Hydraulikverstärkung bei schnellem Tempo. In jedem Fall spürt der Cityliner sauber und verwöhnt mit mustergültigem Fahrverhalten, auf winkelligen Straßen sogar ausgesprochen kurvenwillig. Mit seinem Federungskomfort verwöhnt der kompakte Dreiachser seine Fahrgäste – selbst grobe Sünden der Fahrbahnbauer steckt er weg und hält sie von den Passagieren fern.

Kraft nach Maß. Hohe Reisedurchschnitte realisiert der Dreiachser souverän, was auch die Messwerte nachweisen. Allerdings belässt es unser Testkandidat bei 98,8 km/h, wenn der Tacho Tempo 100 anzeigt – so schmilzt die Geschwindigkeitsreserve zum Überholen von Trucks wie das Speiseeis in der Hitze. 480 PS und



TEMSA Safari HD & TEMSA Opalin

Steigen Sie in diese zwei TEMSA-Fahrzeuge ein und entdecken Sie die großen Unterschiede.

Der TEMSA Safari HD macht jeden Kilometer zu einer besonderen Erfahrung. Er ist nur aus hochwertigen Komponenten gebaut und maximiert den Platz für die Fahrgäste und das Gepäck, während er gleichzeitig höchsten Komfort, Sicherheit und Leistungsfähigkeit bietet – und dies alles mit stilvollem Aussehen.

Der TEMSA Opalin ist der Midi, der sich wie ein Reisebus verhält. Er führt in den Markt der mittelgroßen Busse Merkmale ein, die sonst den großen Reisebussen vorbehalten sind: Unübertroffenes Platzangebot und höchste Leistungen vereint mit höchstem, preisgekröntem Komfort.



„Um das Wohlergehen meiner Fahrgäste zu garantieren, mache ich viel mehr als mich nur an strikte Fahrpläne zu halten. Ich vertrete mein Unternehmen und Sorge dafür, dass Touristen an der richtigen Haltestelle aussteigen. Und ich kümmere mich um die Sicherheit meiner Fahrgäste bei starkem Verkehr oder schlechtem Wetter.“

Axel Bauer, Busfahrer, Mullenback Reisen
TEMSA kennt mich



TEMSA Deutschland GmbH. Gottfried-Leibniz-Straße 3, D-74172 Neckarsulm – Tel.: +49 (0) 7132 3465 0 – Fax: +49 (0) 7132 3465 111
E-Mail: temsadeutschland@temsaglobal.com – www.temsaglobal.com



Testwertung auf einen Blick Neoplan Cityliner C



- Kultiviert kräftiger MAN-Sechszylinder
- Sauber abgestimmte Tipmatic/AS-Tronic
- Überlegene Fahrleistungen
- Leichtfüßig sicheres und sehr komfortables Fahrverhalten
- Moderne Bremsanlage
- ESP serienmäßig, lieferbar mit ACC und LGS
- Außergewöhnlich dynamisches Design



- Einschränkungen in der Übersicht (Spiegel, Scheibenwischer)
- Teilweise geringwertige Einbauten, innen nachlässige Verarbeitung
- Nur 15-Zoll-Monitore



Das Cockpit mit Fahrer-Appeal – Carboneinlagen und das zweifarbige Lederlenkrad sind optional.

2.300 Nm hatte schon der bullige Euro-4-Vorgänger, ein näherer Blick lohnt sich dennoch. Denn der großvolumige MAN-Reihensechszylinder vom Typ D2676 weist mit einem EEV-Zertifikat seine besondere Abgasqualität nach. Was steckt dahinter? Eine zweistufige Aufladung mit Zwischenkühlung der Ladeluft versorgt die sechs Zylinder stets mit ausreichend Sauerstoff, die Common-Rail-Einspritzung befeuert sie mit bis zu 1.800 bar, und die Zuführung gekühlter Abgase senkt die Verbrennungstemperaturen.

Weil die Rohemissionen niedrig bleiben, genügt der PM-Kat, ein offener Partikelfilter mit Oxidationskatalysator, um die strengen Abgasgrenzwerte zu erfüllen. Wie er sich im Alltag bewährt? Eine Anfahrtschwäche kennt der 12,4 l große Sechszylinder nicht. Auf der Autobahn genügen knapp 1.300 Umdrehungen für Tempo 100, die den Sechszylinder kaum fordern. So nimmt er auch noch leichte Steigungen gelassen, mit der Gelassenheit seiner Drehmomentreserven rollt er selbst bei 60 km/h noch im großen Gang. Der Reihensechszylinder kann auch ganz anders, wenn er gefordert wird. Enge Kurven und steile Anstiege werden damit zur Passion, das MAN-Triebwerk packt an, dass es eine Freude ist: Die Bergwertung brennt er mit Bestzeit in den As-

phalt, so schnell hat es noch kein Dreiachsler gepackt.

Bei aller Kraft bleibt der Kraftstoffkonsum bescheiden – der aerodynamische Cityliner kann sich mit den Wettbewerbern aus der SCR-Fraktion (Abgasreinigung mit Adblue) jederzeit messen. Dass er ganz vorne mitfährt, zeigt er auf der Autobahn und bei Messungen mit konstant 80 und 100 km/h erst recht. Auf der Landstraße war es das ungewöhnlich hohe Tempo, das die Bestwerte verdarb.

Noch in einer anderen Disziplin punktet der Antrieb, ganz besonders fällt sein ziviler Tonfall ins Gewicht: Außen und innen verrichtet er enorm leise seinen Dienst – das neue Zweimassenschwungrad zeigt zudem Wirkung, wenn aus dem Drehzahlkeller beschleunigt wird.

Der starke D26-Sechszylinder gibt seine Kraft ausschließlich an ein AS-Tronic-Getriebe ab, das bei Neoplan jetzt Tipmatic Coach heißt. Eine kluge Entscheidung, zumal das Getriebe ganz aktuell eine Aufwertung erfährt. Mit Blick auf den Drehschalter wird klar: Die Wahl des Anfahrgangs übernimmt jetzt der Getrieberechner, das Getriebe schaltet noch schneller, komfortabler und schonender. Die frühere Trägheit beim Beschleunigen aus dem Stand ist Geschichte, wie die Werte beweisen. Ladehemmungen nach

dem Schubbetrieb kennt der Antrieb nicht mehr, beim erneuten Beschleunigen passt die Gangstufe exakt.

Und der Retarder verdient sich an langen Gefällen gute Noten – statt schubweisem Bremsen wie beim Vorgängermodell steuert die Elektronik eine stufenlos konstante Verzögerung ein. Ohne Fehl und Tadel spannen sich die Bremsen und der Retarder zusammen, um die nachgefragte Bremsleistung zu liefern. Der Cityliner verzögert exakt, feinfühlig und komfortabel. Mit serienmäßigem ESP und optional bestückt mit Abstandstempomat ACC und Spurwarner LGS zählt er zu den sichersten Reisebussen weltweit.

Am Arbeitsplatz. Manchmal lohnt ein Blick unter den Armaturenräger. Der Cityliner hat neuerdings hängende Pedalen – von der feinsten Sorte. Wer sie nicht kennt, kommt weiter mit der stehenden Pedalerie klar. Wobei wir die Omnibus-Entwickler in diesem Punkt nicht verstehen: Wer moderne deutsche oder schwedische Trucks fährt, kommt seit langem in den Genuss bester Fußware.

Auch sonst macht sich der Cityliner um seinen Fahrer verdient, beispielsweise mit seinem Cockpit – da wird der Fahrer zum Buspiloten. Ein prima Sitz, an Platz fehlt es gewiss nicht, auch nicht an



An der Tankstelle wird abgerechnet: Mit 27,5 l/100 km zeigt sich der Cityliner genügsam.

TESTERGEBNIS	
Verbrauch	
bei konstant 80 km/h	14,86 l/100 km
bei konstant 100 km/h	22,31 l/100 km
Auobahn leicht bis mittelschwer	
21,52 l/100 km Durchschnittsgeschwindigkeit	
	bei 94,71 km/h
Landstraße	
27,77 l/100 km Durchschnittsgeschwindigkeit	
	bei 71,98 km/h
Bergwertung (Ø 10% Steigung)	
161,55 l/100 km Durchschnittsgeschwindigkeit	
	bei 50,0 km/h
Fahrdynamik	
Beschleunigung	
0-50/60/80/90* km/h	15,8/19,9/30,0/37,4 s
Elastizität	
80-98* km/h, 12. Gang	16,1 s
(Vmax auf 98,8 km/h limitiert)	
Innengeräusche in dB(A)	
80 km/h Front/Mitte/Heck	64,6/61,5/59,5
100 km/h in dB(A)	67,1/66,5/64,5
Gesamt	
Testbedingungen	23°C, schwachwindig
Gefahrene Kilometer	472 km
Durchschnitt. Kraftstoffverbr.	27,55 l/100 km
Testgewicht	20.820 kg

Ergonomie. Wenngleich die Taster noch immer zögerlich auf den Druck reagieren: Besserung ist ab Herbst dieses Jahres gelobt. Ob es dann bessere Spiegel gibt, die im Fahrtwind wenig pfeifen? Um die Übersicht steht es im Cityliner nicht zum Besten, hier kann der Bus noch zulegen. Bei Schmuttelwetter stört der große Wischkeil in Scheibenmitte, der Spiegel rechts liegt außerhalb des Wischfelds.

Fazit. Schön, dass der Cityliner C nicht nur optisch beeindruckt – seine Qualitäten sind durchaus handfest. Bestwerte beim Fahrwerk, volle Punktzahl beim Antrieb und bei der Komfortwertung. Bei der Verarbeitung zeigt er sich stark verbessert, wenngleich mancher Einbau und einige Verkleidungen noch nicht den Premium-Anspruch einlösen. Doch ein Beau wie der Cityliner lässt niemanden

kalt, sein Auftritt verspricht Erlebnis. Die kleinen Fehler werden verziehen oder besser bei der nächsten Modellpflege behoben.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



Sehen und gesehen werden auf der Busworld in Kortrijk vom 16.-21.10.2009
Besuchen Sie uns in Halle 1/Stand 111

CHR.SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niederzier
Telefon (0 24 28) 40 35 · Fax 59 83
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosseriebau-Schmitz.de



Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie
- Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen
- Lackierungen aller Art
- Scheibeneinbau 24-Stunden-Service