



**Einst das Flaggschiff, heute zum Discounttarif – das Hochdecker-Urgestein Cityliner macht auf Reisen auch heute noch eine gute Figur.**

# Echtes Schnäppchen

Mit einem limitierten Sondermodell wertet Neoplan den Cityliner kurz vor Schichtende noch einmal auf. Wer schnell zugreift, bekommt einen komplett ausgestatteten Superhochdecker zu günstigen Konditionen.

**D**er Preis ist heiß und muss den Billiganbietern sauer aufstoßen – jetzt wirbt auch Neoplan mit einem Superhochdecker zum Geiz-ist-geil-Preis. Gerade mal 275.000 Euro soll der 13 Meter lange Cityliner Edition 2006 kosten, er bekommt als Hightech-Komponente sogar eine elektro-hydraulische Nach-

laufachse mit auf den Weg. Auch sonst geizt er nicht mit Reizen, seine Ausstattung ist außergewöhnlich komplett und lässt ihn auch auf anspruchsvollen Einsätzen nicht schlecht aussehen. Die günstige Einpreisung kommt aber nicht von ungefähr – wie Insider wissen, ist der aktuelle Cityliner ein Auslaufmodell und

wird wohl im Verlauf des nächsten Jahres von einem Nachfolger abgelöst.

Doch noch ist es nicht so weit. Nach wie vor sieht der Neoplan-Vertrieb gute Marktchancen für den betont maskulinen Cityliner. Sein Auftritt ist respektabel wie einst – mit 3,80 m Höhe stellt er auch heute noch Travego + Co in den Schatten. Be-



**Auch von hinten eine stattliche Erscheinung – im Preis inbegriffen ist die Vorbereitung für den Skiträger.**

eindruckend ist seine hohe Stirn mit der horizontal geteilten Frontscheibe. Die Linienführung ist einfach und klar, die Seitenwände und die bündig verklebten Scheiben kommen ohne Leisten aus. Das gibt es erst seit 2001, da erfuhr der Neoplan-Klassiker zu seinem 30. Geburtstag seine letzte grundlegende Überarbeitung. Damit glänzt er wieder wie einst im Mai – der 2,50 m breite Cityliner steht zeitgeistgerecht sportlich stämmig auf seinen Achsen, die vollformatigen 315er-Räder vorn und das 295er-Format hinten füllen die neuerdings runden Radhäuser bis zum Anschlag. Sieht außen gut aus, ist aber auch ein Indiz auf einen knapp geschnittenen Innenraum. Großzügig dagegen ist der mit 12 m<sup>3</sup> gewohnt riesige Kofferraum – er reicht für wirklich jeden Einsatz und darf sorgenfrei beladen werden. Der auf 26 Tonnen zGG zugelassene Dreiachser bringt fahrfertig gerade mal 15.620 kg auf die Waage.

Gewiss hatte 1971 wohl keiner gedacht, dass dem gerade vorgestellten Cityliner – konzipiert als zweiachsiger Spezialist mit besonderer Eignung für Stadtrundfahrten – eine so lange, vielseitige und erfolgreiche Karriere gelingen würde. 6.500 Fahrzeuge wurden im Laufe von 35 Jahren gefertigt – wie bei Neoplan üblich, kann man die Anzahl der Varianten kaum an zwei Händen abzählen.

Auch wenn der Name in die Irre führt, zählen lange Intercity-Strecken seit jeher zu den bevorzugten Aufgaben des immergrünen Neoplans. Der Bordservice des Cityliners schließt immer eine Bordtoilette und eine Klimaanlage mit ein. Inklusiv ist der Mehrwert von zwei Sitzen mehr, mit 3-Sterne-Komfort kann der 13-m-Dreiachser dank der überbauten Toilette 55 Fahrgastplätze anbieten. Doch für Reisen mit Genuss empfiehlt sich ohnehin der 50-Sitzer mit Viersterne-Ausstattung, vergleichbare Mitstreiter bieten

nur 48. So sitzt man bequem auf den straff gepolsterten Kiel-Sitzen, die optisch mit einem Leder-Kopflatz aufgewertet werden. Durchdachte Details steigern Fahrgastkomfort und Sicherheit: Durchs Fahrzeug geben hochwertige Aluminium-Handläufe entlang der Gepäckablagen sicheren Halt, nachts unterwegs weisen rote LED-Leuchten im Mittelgang den Weg zum WC. Zum Einstandspreis wird Infotainment an Bord geboten, die Edition 2006 ist mit DVD-Anlage und Flachbildmonitoren bestückt.

Klar, dass dem Fahrer der Edition 2006 heute auch ein Navigationssystem und eine Freisprechanlage für das Telefon zur Verfügung stehen. Das Cityliner-Cockpit, einst die Krone des Neoplan-Designs, hat ein wenig Patina angesetzt. Unter ergonomischen Gesichtspunkten gibt es nicht viel meckern. Da mag das Lenkrad für heutige Verhältnisse etwas groß sein, aber es lässt sich pneumatisch an die Fahrposition anpassen. Die stehende Pedalerie ist noch immer gewöhnungsbedürftig, doch nach einem Arbeitstag sitzt jeder Tritt. Definitiv für den Fahrer unterwegs nicht erreichbar ist der aufklappbare Audio-/DVD-Turm, dafür sammelt die Bedienung für Heizung/Lüftung/Klima Punkte. Auch in Sachen Übersicht kann es der Cityliner mit neueren Konkurrenten locker aufnehmen. Wer mehr sieht, fährt sicherer – durch die Panorama-Frontscheibe überblickt man das gesamte Verkehrsgeschehen perfekt. Niedrige Äste – kein Problem, auch die

Sein Auftritt ist mit satten 3,80 m Höhe auch heute noch respektabel wie einst.

beiden schlanken A-Säule geben mehr Sicht frei als sie verstellen. Nur die beiden Schiebefenster links und rechts als Relikte der frühen Jahre pfeifen gerne bei schräger Windanströmung.

Wer sich an Kleinigkeiten stört, muss vielleicht umdenken. Die Fahrgäste jedenfalls schätzen auch nach 35 Jahren noch ihren Cityliner. Mag der Einstieg auch höher hinauf führen, entschädigt



**Stehender MAN-Reihensechszylinder mit Hydrostat-Lüfter, motorfester Klimakompressor**



**Bequem ist der Zugang von vorn.**



**Schmäler und hoher Mitteleinstieg, gleichmäßige Stufung**

doch die Übersicht und bei Stadtrundfahrten der ungehinderte Blick über so manche Mauer. Als privilegiert gelten die Fahrgäste der ersten Sitzreihen, die mit einem Panorama-Blick in Richtung Horizont verwöhnt werden. Bevorzugt werden sie auch durch das Lüftungssystem, das im vorderen Bereich durch den Bugklimator unterstützt wird. Halten die Passagiere ihre Lüftungsdüsen geschlossen, reicht die eingeschleuste Luftmenge an den Seitenscheiben und zum Mittelgang zum durchgängigen Luftaustausch nicht aus. Dann entstehen unterschiedliche Klimazonen und im Heck dicke Luft. Zudem werden die Passagiere auf den billigen Plätzen von den Ansauggebläsen so kräftig beschallt, dass die dezenten Antriebsgeräusche im Heck ohne Würdigung bleiben. Das mögen die neueren Markenkollegen besser können, in Sachen Neoplan-Ambiente vermag allein der Starliner dem Cityliner Paroli bieten. Durchwegs gut verarbeitete Oberflächen und hochwertige Materialien bestimmen das Bild. Klappern gehört gewiss nicht zum Handwerk, der Cityliner überzeugt mit einer hochfesten und gut verarbeiteten Karosserie.

Man mag dem extrovertierten Cityliner seinen speziellen Charme auch heute nicht absprechen. In einzelnen Disziplinen gerät selbst mancher neuere und modernere Wettbewerber noch ins Hintertreffen. Fahrgäste und Fahrer genießen die gehobene Art der Fortbewe-



**Einst der Maßstab, heute leicht angestaubt – ergonomisch hat das Cityliner-Cockpit auch heute noch seine Qualitäten.**



**Solide Ausstattung mit bequemen Kiel-Sitzen, gute Sicht durch die Panorama-Verglasung, schicke Abschrankungen mit massiven Aluminium-Lochblechen**

gung, Schlaglochpisten und andere Fahrbahn-Tücken verlieren im Cityliner ihre Tragweite. Herzstück ist noch immer sein Fahrwerk. Wie auf Wolke 7 gleitet der City über Autobahnen und Landstraßen milderer Ordnung, die Original-Einzelradaufhängung des Hauses absorbiert spur- und sturzkonstant alle Un-

ebenheiten. Sie werden ohne Poltern geschluckt, denn alle beweglichen Achsteile sind in wartungsfreien Silentlagern verschraubt. Die angetriebene Starrachse wird mit dem Neoplan-Dreieckfahrschmel geführt, traditionell federt der Cityliner an der Antriebsachse nur mit zwei Federbälgen. Zum feinfühligem Abrollerlebnis trägt auch die Nachlaufachse bei, den Dienst versieht hier eine modifizierte Doppelquerlenker-Vorderachse mit elektrohydraulischer Lenkung. Sie trägt mit großem Radeinschlag zum behändigen Wesen bei – enge Innenstädte nimmt er ebenso gelassen wie lange Autobahn-Etappen. Nur sportliche Ambitionen sind ihm fremd. Er ist ein Gleiter und kein Jä-

ger – schnelle Kurvenhatz quittiert der City artgerecht mit frühzeitiger Seitenneigung, bleibt dabei aber stets berechenbar und spurtreu. Für zusätzliche Fahrstabilität sorgt die dritte Achse, der Dreiaxser läuft bei Wind und Wetter unerschütterlich geradeaus und lässt sich auch durch wellige Fahrbahnen nicht aus der Ruhe bringen.

Freunde einer forcierten Fahrweise werden den optionalen Stabilisator an der Vorderachse wählen, auch wenn dabei der wunderbare Abrollkomfort auf der Strecke bleibt. Der Cityliner ist einer von der schnellen Truppe, schließlich werken im Heck bei Bedarf 460 PS und 2.100 Nm Drehmoment. So kommt der

## Unser Fazit: Cityliner Edition 2006

Der große Wurf von einst ist in die Jahre gekommen, letzte Produkt-pflegemaßnahmen erfuhr der Patient nur noch in homöopathischen Dosen. 2,50 m Karosseriebreite und die fehlende Elektronik-Architektur als Voraussetzung für Euro-4-Motoren verlangen jetzt nach einem wirtschaftlichen Neuanfang. Dennoch kann der gänzlich EBS- und ESP-freie Cityliner im Wettbewerbsumfeld noch gut mithalten. Der ausgereifte Evergreen genießt in der Branche einen guten Ruf – er gilt als verlässlich, robust und wenig reparaturanfällig. Die Fahrgäste schätzen die besondere Art zu reisen, ein Bus, der bei den Kunden gut ankommt, wird auch von seinem Fahrer geachtet – auch wenn er ein wenig von gestern ist.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:  
Wolfgang Tschakert**



**Noch lacht er – doch die enge Schlafkabine des Neoplan Cityliners eignet sich nicht besonders gut für Ruhepausen.**

Superhochdecker rasch und mühelos auf Touren, der MAN-Sechszylinder hängt spontan am Gas und kommt schon knapp über der Leerlaufdrehzahl mit Nachdruck zur Sache. Anfahren am Berg – einfach die Kupplung kommen lassen und mit Leerlaufdrehzahl anrollen, die Motorelektronik macht es möglich. Nicht mal die Rückrollsperrung wird vermisst. Hohe Drehzahlen werden so gut wie nie

abgefordert, den Betriebswirt wird es freuen. Weniger als 1.500 Umdrehungen reichen im großen Gang für Tempo 100, auch auf Landstraßen rollt der Neoplan mit 1.150 Umdrehungen im achten Gang. Der Neoplan verlangt nur wenig Schaltarbeit, die der Fahrer aber gerne verrichtet. Zwar ist der lange Schaltstock ein Unikum, aber die Doppel-H-Schaltung des Achtganggetriebes lässt sich flink



**Komplettausstattung mit überbauter Toilette und Bordküche**

und ohne Kraftaufwand bedienen. Ohne Elektronik muss auch die Bremsanlage auskommen, die druckluftbetätigten Scheibenbremsen an den drei Achsen verzögern unauffällig zuverlässig. Ein Gutteil der Arbeit übernimmt der kraftvolle Hochtrieb-Retarder VR 133 von Voith, ohne Bordelektronik gibt es allerdings auch keine Bremsomat-Funktion.

**WOLFGANG TSCHAKERT**