



Cityliner als Sehenswürdigkeit –
in der Stadt schlägt er sich wacker.

Neoplan Cityliner N 1216 HD

Vernunft und Leidenschaft

Schon sein Name ist Programm – der neue Cityliner ist wie seine Vorgänger ein reinrassiger Fernreisebus. Groß in Form ist das prämierte Outfit, das geradezu zum Einsteigen verlockt und Dynamik verspricht.

Das erste Kennenlernen liegt mittlerweile ein knappes Jahr zurück und hatte schon damals Appetit auf mehr gemacht. Jetzt muss der Cityliner Farbe bekennen. Wo sonst als auf der richtigen Langstrecke? Auf dem Programm steht eine Rundreise mit Ausflug, Stadtrundfahrt und einem langen Transfer, ganz wie im richtigen Leben. Der Hochdecker ist dabei voll besetzt, Wasserpuppen auf den Sitzen übernehmen die Rolle der Fahrgäste, Toiletten und

Wassertanks sind befüllt. Selbstverständlich rollt der Bus-Fahrt-Express klimatisiert, und die Kaffeemaschine brüht Kaffee – wo Energie eingesetzt wird, wird auch Kraftstoff verbrannt. Die Fahrleistung von 1.000 Kilometern, verteilt auf zwei Tage, bestreite ich gemeinsam mit einem Neoplan-Werksfahrer.

Schon der Auftritt scheint den Erfolg des Cityliner zu garantieren. „Endlich ein richtiger Neoplan“, sagen die treuen Freunde der Marke, die über den Tourli-

ner eher die Nasen rümpften. Die auch den Starliner eher in der teuren VIP-Nische sehen – doch beim City werden sie schwach, der passt auch preislich besser in die Landschaft. Er baut nicht so hoch und passt mit 3,70 m Höhe noch durch viele Brücken und Tunnels. Beim Kofferraum wird nicht geknausert, mit 9,4 m³ reicht er auch fürs große Transfergepäck.

Schon die erste Begegnung gerät zum Aufreger, optisch ist der Cityliner kein Softie. Gewagt sind die kühnen Radien



Kein Flachland-Tiroler – der Cityliner ist auf Bergstrecken automatisch schnell.

der Front, der böse Haifiszblick der Scheinwerfer leuchtet auch dem letzten Bummler auf den Mittelspuren der Autobahnen heim. Nur der Starliner trägt seine Dynamik stärker zur Schau, doch auch der Cityliner hat das Zeug zum Star. Hinter seinem dunklen Obergeschoss wird gerne ein durchgehendes Passagierdeck vermutet – ob es den Cityliner mal als Spaceliner-Variante geben wird? Seine beste Seite, und mit dieser Meinung sind wir nicht allein, trägt der neue Hochdecker hinten. Eine Ansicht wie eine Skulptur – kraftvoll muskulös und keineswegs überzeichnet. Kein Wunder, dass der attraktive Neuling auch einen Designpreis abräumte.

Mit Pfunden geizen. Der voll betankte 44-Sitzer bringt exakt 18.020 kg auf die Waage, der Hersteller benennt das Leergewicht mit 13.800 kg. Das Ganze ohne Reserverad, im Pannenfall soll wie in PKW

üblich ein Reifen-Reparaturset weiterhelfen. Wer mehr Sitze braucht, muss bei der Ausstattung geizen und den Cityliner auf Aluräder stellen. Oder den Reisebus nur halb betankt auf Tour schicken. Neoplan verspricht für die Zukunft Abhilfe. So sollen künftig dünnere Seitenscheiben montiert werden, die Gewicht sparen und zudem auch mehr Licht ins Innere lassen. Was die Fahrgäste begrüßen dürften – bewölkte Tage schlagen im City ein wenig aufs Gemüt. Andererseits schützen die imposant dunklen Seitenscheiben weitgehend vor lästiger Sonneneinstrahlung und Aufheizung. Damit ist der Cityliner im sonnigen Süden gut unterwegs. Die zugfreie Klimatisierung kühlt mit 30 Kilowatt Kälteleistung rasch auf vernünftige Betriebstemperaturen, für hohe Ansprüche kann eine noch leistungsfähigere Heißblandanlage bestellt werden. Der Chauffeur regelt sein Binnenklima separat, für die Personalplattform steht ein ei-

genes Klimagerät mit 6 kW zur Verfügung.

Grundsätzlich steht das Konzept des Cityliner für Großzügigkeit. Das beginnt mit einem Blick unter Karosseriekleid: 440 PS lassen überlegene Fahrleistungen erwarten, dem Fahrer geht dabei die aufpreispflichtige MAN-Tipmatic zur Hand. Das Fahrwerk mit optionalen CDS-Stoßdämpfern soll die schon gute Basis mit mehr Komfort und Sicherheit aufwerten. Wobei der Cityliner selbstverständlich über EBS, ESP und Bremsassistent verfügt. Unser Kandidat bekommt die Vollausrüstung mit auf den Weg – den Abstandstempomat ACC, den Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer und den Spurwächter LGS (Lane Guard System).

Auch beim Format wird nicht gespart. Die zusätzlichen 24 cm Länge kommen dem vorderen Einstieg zugute, der wie im Starliner mit einer Empfangshalle aufwartet. Auch der Fahrer kommt dabei

MESSWERTE

Wetter 12 bis 22°C, trocken, windig

Gefahrene km 1.024 km

Kraftstoffverbrauch Ø 23,59 l/100 km

Beschleunigung

0-60/80/100 km/h 23,75/34,75/49,1 s

Elastizität

80-100 km/h, 12. Gang 13,11 s

Innengeräusche

80 km/h/Front/Mitte/Heck 64,7/63,0/64,9 dB(A)

100 km/h/F/M/H 69,6/68,1/65,2 dB(A)

Kraftstoffverbrauch Etappen

Konstantverbrauch bei 80 km/h 15,81 l/100 km

Konstantverbrauch bei 100 km/h 23,39 l/100 km

Autobahn 22,58 l/100 km bei 98,90 km/h Ø

Landstraße 25,37 l/100 km bei 64,60 km/h Ø

Bergwertung (10%) .. 132,97 l/100 km bei 52,85 km/h Ø

Ø = Durchschnitt

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: Reihensechszylinder D2066 LOH4, stehend, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, PM-Kat, Euro 4. Bohrung/Hub: 120/155 mm. Hubraum: 10.518 cm³. Verdichtung: 20,5:1. Nennleistung: 324 kW/440 PS bei 1.700 U/min. **Kupplung:** Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe MAN Tipmatic mit 12 Gängen, Rangiermodus, Easy-Start-Anfahrhilfe, einfach untersetzte Hinterachse (i = 3,36). Serie manuelles 6-Gang-Getriebe GO 210

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B 01) mit Ecas-Luftfederung, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, maximaler Radeinschlag 56/50 Grad. **Hinten:** starre Antriebsachse, Führungen an Längslenker und aufgelöstem Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer. Optional elektronisch geregeltes Dämpfersystem CDS (Comfort Drive Suspension). Bereifung 295/80 R 22,5. **Bremsen:** Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage EBS 2, Scheibenbremsen, elektronischer Bremsassistent, elektronischer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC, serienmäßig mit ESP, ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC, optional mit Abstandstempomat ACC und Spurwächter LGS. **Heizung/Lüftung/Klima:** Vollautomatisch geregelte Aufdach-Klimaanlage mit integrierter Dachheizung, Kälteleistung 30 kW, Heizleistung 34 kW, Lufttritt über Dachkanäle mit Ausströmern über den Fenstern, verstellbare Walzenlüfter, separate Fahrerplatzklimatisierung, Kälteleistung 6 kW, Heizleistung 13,3 kW, Warmluftkonvektoren. Standheizung Webasto, Leistung 35 kW.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe12.240/2.550/3.680 mm
 Radstand6.060 mm
 Überhang v/h2.920/3.260 mm
 Stehhöhe2.066 mm
 Wendekreis21.154 mm
 Kofferraumvolumenrund 9,4 m³
 Tankvolumen480 l
 Zulässiges Gesamtgewicht18 t
 Sitzplätze (4 Sterne)44+1+1
 Preis Testwagen295.000 Euro

Ø = Durchschnitt



Unter der Klappe stehend montiert: 10,5 Liter Hubraum, 440 PS, 2.100 Nm maximales Drehmoment. Breite sichere Einstiege – gesichert mit kräftigen Handläufen (unten links) Lieblas auf der Toilette montiert der abwischbare Stauschrank (unten rechts)

nicht zu kurz und profitiert mit langen Sitzschienen und reichlich Platz rundum. Mit 2,06 m wird auch bei der Stehhöhe im Mittelgang nicht gezeigt, die offene Gepäckablage hängt luftig und geräumig unter der Decke. Zweifelsohne fühlt sich der Fahrgast im Cityliner gut aufgehoben. Er nimmt auf breiten Avance-Sitze (Kiel) Platz und stimmt sich mit Vorfreude auf die Reise ein. Nichts fehlt im blauen Salon, vielleicht etwas Farbe oder die versprochene Emotion – unser Cityliner prä-

sentiert sich innen eher schlicht und nüchtern. Manchmal auch ein wenig nachlässig – mit schlampigen Türinnenseiten und einem billigen Baumarktschränkchen auf der Toilette.

Auf Fernreisen. Auf Langstrecken, wie kann es auch anders sein, ist der Cityliner zu Hause. Vor allem auf der Autobahn demonstriert der Neoplan seine Stärken. Mit überlegener Motorleistung und ge- glückter Antriebsabstimmung schüttelt



Der Hoffnungsträger

Was haben wir nicht alles über die Marke Neoplan geschrieben. Über gute und zuletzt auch schlechte Zeiten. Doch das zählt zur Vergangenheit, die Pilstinger blicken mit Zuversicht in die Zukunft. Jetzt scheint der Turnaround geschafft, rückblickend aufs letzte Jahr zählt die Marke Neoplan mit 869 Einheiten und einem Zuwachs von 17,59 Prozent in Europa zu den großen Gewinnern. Und das muss nicht das Ende der Fahnenstange sein, das wichtigste Produkt der Marke hat noch gar nicht richtig Fahrt aufgenommen. Der Cityliner – oder besser – seine Wiedergeburt hatte zur IAA seinen großen Auftritt. Seine erste volle Verkaufssaison durchläuft der City 2007, und erst zur Busworld im Herbst werden die fehlenden Varianten nachgereicht.

Vor allem dem 13 Meter langen Dreiachser werden gute Verkaufschancen eingeräumt – den 24-Tonner dürften selbst mit 52 Sitzplätzen keine Gewichtssorgen plagen. Großen Komfort und beispielhafte Wendigkeit soll die aus dem Starliner bekannte elektronisch-hydraulische Nachlaufachse mit Einzelradführung bieten. In Sachen Antrieb sollte der 12,4 Liter große D26-Sechszylinder mit 480 PS die erste Wahl sein. Etwa 20.000 Euro Aufpreis kostet der Dreiachser im 13-Meter-Format und spart dem Kunden das leidige Gewichtsproblem, für weitere 10.000 Euro gibt es einen Großraum-Cityliner für maximal 56 Fahrgäste.



Neues Cityliner-Format mit 13 Metern – bis zu 50 Sitze mit 4-Sterne-Komfort (oben)

Kurzes Heck für große Kofferräume – die Nachlaufachse wird elektronisch-hydraulisch gelenkt.

der Cityliner beinahe mühelos hohe Reiseschnitte aus dem Ärmel. Der erzielte Schnitt von 98,90 km/h über 700 Kilometer spricht Bände – geringe Tempoverluste egalisiert der stämmige D20-Sechszylinder stets in Windeseile. Schon weniger als 1.500 Umdrehungen reichen im Bedarfsfall für mehr als 400 PS. Tempo 100 nötigt dem kleinvolumigen Turbodie-

sel 1.350 Umdrehungen im 12. Gang ab. Der spielt auch auf der Landstraße eine gute Rolle – bei 80 km/h rollt der Cityliner sanft mit 1.100 Touren. Das spart Kraftstoff – mit einem Autobahnverbrauch von weniger als 23 Litern zählt der Cityliner zu den genügsamen Zeitgenossen, was wiederum für eine ausgefeilte Aerodynamik spricht.

Ein geringes Drehzahlniveau kommt auch dem Geräuschniveau zugute, wobei im Neoplan ungewöhnliche Verhältnisse herrschen. In der Mitte und selbst in der letzten Reihe halten sich Antrieb und Fahrwerk dezent zurück, selbst wenn sie gefordert sind. Passagiere in der ersten Reihe genießen zwar einen grandiosen Ausblick, werden aber über Gebühr von



Der neue Cityliner – in stattlichem Format mit 12,24 m Länge und 3,70 m Höhe. Der blaue Salon – bequeme Avance-Bestuhlung, atmosphärisch kühl. Mehr Tageslicht durch verglaste Notausstiege – Innenbeleuchtung durch Neon-Lichtbänder

Windgeräuschen geplagt. Sie gehen eindeutig zu Lasten der Spiegel, auch die Vordertür könnte ein wenig satter schließen. Das mag auch die einzige Kritik des Fahrers sein, der auf Autobahnen nur wenig gefordert ist. Der Geradeauslauf ist tadellos, Abrollverhalten und Federung säftenweich und die variable Servocomtronic-Lenkung mitteilssam, doch wenig nervös.

Mit Tempomat werden hohe Reiseschnitte zum Kinderspiel, zumal er per Radarstrahl jetzt den Abstand zum Vordermann selbständig regelt. Wer schnell unterwegs sein möchte, muss seine volle Konzentration auf die Straße richten. Wer nicht aufpasst oder abgelenkt wird, bummelt immer wieder mit Tempo 88 hinter den Lastwagen her. Etwas Kritik

muss sich die Bremsomat-Funktion gefallen lassen: Sie erlaubt bergab zum Teil deutliche Überschinger (105 km/h, wenn der Tempomat auf 100 km/h steht) – in Zeiten des Digitachos eine teure Angelegenheit. In der Regel sind es kleine Details, die die Begeisterung dämpfen: So nervt bei Dauerregen der große ungewischte Keil im Fahrerblick – unvermeidlich nach Aussagen der Techniker. Vielleicht hilft hier ein dritter Wischerarm, der dürfte nicht so viel kosten. Dafür entschädigt bei Nachtfahrten das Xenon-Licht mit einer hohen Lichtausbeute.

Im Kurzstreckeneinsatz. Stehen kurze Transfers auf der Tagesordnung, wird der Fahrer schon mal über die langsa-

men Türen meckern – Einstellungssache. Der breite Mittelgang und Einstiege ohne Stolperfallen erleichtern das Ein- und Aussteigen bei Stadtrundfahrten. Mit guter Motorleistung und automatisierter Schaltung lässt sich der Cityliner behände durch die Großstadt steuern. Fein und weich beschleunigt der Hochdecker, und der Kupplungsfuß hat Ruhe, der Cityliner-Fahrer wird keine manuelle Schaltung vermissen.

Selbst für die Rangierarbeit braucht es weder Muskelkraft noch viele Umdrehungen, wir singen das hohe Lied auf die Servocomtronic des Neoplan. Dazu passt auch der enge Wendekreis, von dem die Cityliner von einst nur träumen konnten. Selbst Cityliner-Novizen wie der Kollege Aushilfsfahrer kom-



Gute Lichtausbeute mit Xenon-Scheinwerfern, das Cockpit ist gut ausgeleuchtet. Mit 9,4 m³ groß genug für die Fernreise – vorbildlich die automatische Feuerlöschanlage.

men mit der Ergonomie des Cockpits schnell klar.

Dass der Blick auf hohe Ampeln durch den Bugspiegel etwas verstellt ist, wird vom Fahrer etwas Gymnastik am Platz fordern. Dafür kann er weitgehend auf Sonnenbrillen und Kappen verzichten, weil ihn die schrägstehende Scheibe vor Strahlung schützt. Nachts in der Stadt erweist sich das Kurvenlicht als tolle Neuerung – eine zusätzliche Leuchte leuchtet die Kurve aus, in die man einlenkt. Stößt man zurück, leuchten beide Kurvenlichter den Rangierraum. Wo es noch kneift, haben die Produktmanager bereits Besserung versprochen. Wir reden von den Außenspiegeln, die deutlich hinter der Qualität anderer Fahrzeuge zurückbleiben.

Im Ausflugsverkehr. Der Ausflugsverkehr „rund um den Kirchturm“ verspricht zusätzliches Geschäft – gibt sich der Fernreisebus Cityliner hier eine Blöße? Die Passagiere werden Kurzreisen und Tagesausflüge im City genießen. Leise und komfortabel gleitet er nicht nur über Autobahnen, sondern auch über die Frostaufbrüche von Gebirgspässen. Zirkelt flott um enge Kehren und rollt auf ondulierten Oberflächen nachrangiger Landstraßen. Langsam oder schnell, die variablen CDS-Dämpfer verdauen Querfugen ohne Schläge und halten den Aufbau in schnellen Kurven in der Waage. Verhindern das Eintauchen beim Bremsen und stützen bei Rollbewegungen des Aufbaus um die Längsachse – die 2.000 Euro sind gewiss keine Fehlinvestition.

Geht es um maximale Beschleunigung aus dem Stand, offenbart der Cityliner ein überraschend sanftes Wesen. „Wer braucht das schon?“ schütteln erfahrene Omnibuschauffeure den Kopf. Doch wer auf einer viel befahrenen Landstraße auf einen Traktor aufläuft, vertraut auf den stämmigen Antritt von 2.100 Nm Drehmoment. Fest steht nach einer ganzen Messreihe: Etwas mehr Dampf beim Anfahren hätten die Neoplan-Techniker dem komfortablen Cityliner schon gönnen können.

Kalkulatorisch betrachtet. Mit 275.000 Euro sind Sie dabei, freilich für einen relativ nackten und nüchternen Cityliner mit 400 PS. Der mag vielleicht fürs Geschäft rund um den Kirchturm genügen und zudem ohne Übergewicht auf die Waage rollen. Mit 440 PS und Tipmatic wird der Cityliner allen Sätteln gerecht. Zudem macht sich der Mehraufwand mit moderatem Verbrauch bezahlt – nachgetankte Menge und gefahrene Kilometer – macht auch ohne Adblue nur 23,59 l/100 km, gefahren mit Klimaanlage, Kaffeemaschinen und hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die Tipmatic, hinter der sich die AS-Tronic von ZF verbirgt, schont zudem die Antriebskomponenten. Fraglos lohnen sich die Ausgaben für die Sicherheitsvollausstattung – mit CDS, ACC und LGS wird der Cityliner zum Safety-Coach, der sich beim Kunden vermarkten lässt.

Unser Fazit. Vernunft darf auch die Sinne ansprechen, der Cityliner zeigt, wie es geht. Neoplan-Fahren ist wieder Herzenssache – erst recht, wenn es um den Cityliner geht. Für Unternehmer, Fahrer und Passagiere gleichermaßen, den einen geht es um den Auftritt, den anderen um den Komfort. Der Herzensbrecher von einst hat deutlich nachgelegt. Er fährt prima und legt dank MAN-Technik heute Sparsamkeit und Zuverlässigkeit an den Tag. Mit seiner Sicherheitsausstattung steht er in der ersten Reihe. Zum Premi- umanspruch „made in Germany“ ist noch etwas Luft nach oben – aber die Zeit der Reife beginnt ja erst.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com