



Effiziente Lösung für hohe Auslastung:
64 Fahrgäste genießen auf beiden Decks
Langstreckenkomfort.

Neoplan Skyliner

Gefährdete Gattung

Einst galt er als die Krone des deutschen Omnibusbaus. Heute, 40 Jahre nach seinem Stapellauf, fristet der doppelstöckige Skyliner im Produktprogramm ein Nischendasein im Artenschutzprogramm.

Noch zur Neoplan-Autobus-Ausstellung im letzten Dezember rollten ihn die Produktmanager stolz ins Blickfeld der Besucher – der Skyliner feierte sein 40-jähriges Jubiläum, sein Verkaufserfolg macht ihn zum meistgekauften Doppeldecker der Branche. Bis dato wurde er über 2.500 Mal gebaut, da muss auch der große Setra passen. Doch

nichts ist älter als der Erfolg von gestern – mittlerweile trübt sich der Himmel über dem einstigen Neoplan-Flaggschiff. Welche Zukunft der in homöopathischen Stückzahlen gefertigte Vorzeige-Bus noch hat, ist ungewiss.

Noch immer verschafft er sich Aufmerksamkeit, wenn er in den Omnibus-Bahnhof rollt. Kein Zweifel, der große

Neoplan fängt die Blicke derer, für die schlichtere Gefährte bereitstehen. Typisch Neoplan sind die puristisch kühnen Linien, die durch die nach vorn geneigten Fensterstreben an Dynamik gewinnen. Vor allem beeindruckt die mächtige B-Säule, die wie ein überdimensionierter Überrollbügel massive Sicherheit signalisiert. Mit einem Trick werden die beiden Fahrgastdecks optisch vereint – die schwarze Hochglanzlackierung verbindet die tiefdunkle Verglasung der beiden Geschosse. Das Grundkonzept, auch wenn es schon aus den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts stammt, hat auch heute nicht an Attraktivität eingebüßt. Hocheffizient auf engem Raum werden bis zu 89 Personen befördert, die in den Genuss von echtem Langstreckenkomfort kommen.



Strahlende Zukunft für den Skyliner? Die Entscheidungen werden in München gefällt.



Mit Charme und Ergonomie – markentypisches Cockpit für den Doppeldecker. Blauer Salon mit sachlicher Note im Oberdeck – minimale Stehhöhe 1,68 m (oben). Unterdeck mit Garderobe, Küche, Kühlschränken und Toilette – indirekte Beleuchtung, kleine Monitore (rechts).



Unser Proband, ein Skyliner C, hält auf 12,44 Metern Länge 64 Fahrgastplätze bereit. Die kompakte Ausgabe des Skyliners benötigt besonders wenig Verkehrsfläche, was dem Fahrer vor allem in engen Innenstädten in die Hände spielt. Eine Stadtrundfahrt wird zum Kinderspiel, denn die EHLA-Nachlaufachse lenkt mit und lässt den kurzen Sky fast auf der Stelle wenden. Nur an die Höhe sollte sich der Fahrer schnell gewöhnen – wengleich der Umstieg von einem Superhochdecker der Sorte HDH oder Starliner keinen Quantensprung mehr bedeutet.

Am Cockpit wird der Umstieg nicht scheitern. Es ist klar gezeichnet und nur mit den notwendigen Instrumenten, Schaltern und Bedienelementen ausgestattet. Auf dem üppigen Isiri-Gestühl sitzt man gut und gerne auch länger, das Lenkrad lässt sich passend stellen, und man erreicht ohne große Gymnastikaktion die Bedienelemente. Über die Tastatur in den Lenkradspeichen gibt der Bordcomputer Auskunft – doch für eine Abfahrtskontrolle per Display reicht die Intelligenz der Elektronik noch nicht. Sie ist noch auf dem Stand 2003 und bedarf eines Updates. Dennoch bietet der Skyliner serienmäßig ESP und optional den Spurwächter LGS (=Lane Guard System), das hat auch

heute nicht jeder Wettbewerber an Bord. Weniger an Hightech, sondern an längst vergessene Zeiten erinnern die Quirlventilatoren an der Frontscheibe. Die sorgen an feuchten Regentagen für schnellen Durchblick und unterstützen dabei die Reheat-Technik der Klimaanlage, wenn mehr als 60 nasse Personen im Innenraum ausdünsten. Nach wie vor wenig Freude bereitet der linke Außenspiegel, der bei Schmuttwetter schnell verschmutzt. Nachts muss der Fahrer zweimal hinsehen, denn die Armaturen spiegeln im Schiebefenster.

Entwicklungsbedarf. Mit seinen Fahreigenschaften muss sich der Skyliner nicht hinter dem Wettbewerb verstecken. Mit kurzem Radstand und aktiv gelenkter Achse gibt sich der Neoplan ziemlich fahraktiv. Behände folgt der Dreiaxser den Lenkbefehlen, die von der variablen Servocomtronic-Lenkung leicht und direkt umgesetzt werden. Geradeaus folgt der 26-Tonner unbeirrbar dem eingeschlagenen Weg, ab 40 km/h stabilisiert die gesperrte Nachlaufachse die Richtungstabilität. Auch beim Rückwärtsfahren ein Plus: Das Mitlenken der dritten Achse reduziert den benötigten Verkehrsraum um ein gehöriges Maß und schont die Reifen.

Bei hohen Geschwindigkeiten überzeugt das Fahrwerk mit gutem Abrollkomfort und lässt allenfalls grobe Querrillen durchkommen. Bei Langsamfahrt ändert sich das Bild. Dann lässt die Fahrwerksabstimmung die nötige Feinfühligkeit vermissen – vor allem die straffe Dämpfung der Vorderachse, notwendig für die Fahrsicherheit, lässt den Skyliner laut und heftig über Kanaldeckel und Fahrbahnsprünge poltern. Die Federung ist schluckfreudig, doch der hohe Skyliner neigt sich in schnell gefahrenen Kurven längst nicht mehr abenteuerlich zur Seite. Er schiebt dann bauartgerecht über die



Große 315er-Bereifung für mehr Tragfähigkeit an der Vorderachse – auch von hinten keine stiefmütterliche Ansicht

Vorderachse und wird vom ESP-System mit gezielten Einzelradbremsungen eingebremst.

Beim Skyliner setzen die Neoplan-Techniker anstelle neuer Konzernkomponenten noch immer auf das Original-Fahrwerkslayout vergangener Tage, an der Vorderachse kommt einfache Doppelquerlenker-Technik zum Einsatz, die Antriebsachse ist ein Neoplan-Klassiker mit separatem Fahrschemel, Dreiecklenker und nur zwei Luftbälgen. Das Fahrwerk, das einst Maßstäbe setzte, landet heute nur noch im Mittelfeld – für den propagierten Premiumanspruch zu wenig. Ohne Fehl und Tadel ist die EBS-Bremsanlage, die die Techniker dem Skyliner bereits 2003 spendierten. An allen Rädern verzögern zuverlässig große Scheibenbremsen, das Bremspedal vermittelt ein lineares, PKW-ähnliches Gefühl.

Kraft nach Maß. Keine Geheimnisse verbirgt die Heckklappe, hinter der das Standard-Triebwerk im gut gefüllten Motorraum werkt. Der Kunde hat keine Wahl, kein Nachteil im Alltag: Mit 12,4 Liter Hubraum stemmt der moderne D26-

Reihensechszylinder von MAN unter Vollast 2.300 Nm auf die Kurbelwelle und sorgt mit 460 PS ab 1.400 Umdrehungen für gehörige Dynamik. Der kompakte MAN-Diesel, immerhin 70 Kilo leichter als sein Vorgänger, wird von der zwölfstufigen Tip Matic fachgerecht unterstützt. Wir attestieren ruckfreie Beschleunigungen, die passenden Gänge nach Bremsungen und die spritsparende Übersetzung bei freier Autobahnfahrt. Noch wichtiger ist die Entlastung des Fahrers, die es im Skyliner serienmäßig gibt.

Die Fahrgäste schätzen die ruhige und gelassene Art des Skyliner-Antriebs. Im Unterdeck wird der Passagier über Geschwindigkeit und Motordrehzahlen nicht im Unklaren gelassen. Doch er genießt die Atmosphäre eines Clubbusses, den Blick zum Fahrer und die Nähe zu den Serviceeinrichtungen. Im Obergeschoss bekommt man von der Fahrbahn nur noch wenig mit. Selbst bei Tempo 100 oder unter Vollast bleibt der Geräuschpegel bemerkenswert leise. Optisch präsentiert sich der Skyliner innen im Kontrast zum Outfit eher nüchtern und sachlich. Nichts Wesentliches fehlt – weder Kaffeemaschi-

nen, eine blendfreie indirekte Beleuchtung noch eine ausreichende Anzahl von Monitoren, die freilich im Untergeschoss größer ausfallen dürften – da fehlt einfach der Platz oder eine passende Lösung. Es zwickt eben hier und da, nachgebessert wurde an vielen Stellen, das Facelift liegt schon fünf Jahre zurück.

Soll der Skyliner in der ersten Liga mitspielen, wird es Zeit für eine gründliche Überarbeitung, die der einst so glanzvolle Evergreen zweifelsohne verdient hätte – auch in diesem Segment kann man gute Geschäfte machen. Wie der große Wettbewerber Setra beweist, der von seinem aktuellen Flaggschiff bereits mehr als 500 Einheiten verkauft hat. Über die Zukunft des Doppeldeckers wird in München entschieden. Wir haben die Hoffnung noch nicht aufgegeben – mit einer klugen Baukastenpolitik und moderner Technik hat auch der Skyliner eine Chance. Ohne ihn wäre die Marke Neoplan eindeutig ärmer.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.bus-fahrt.com