



## Auch nach Jahren stark im Auftritt

Bella Figura selbst nach neun Jahren – mit einem Starliner 1 gewinnt der Unternehmer die Sympathien seiner Fahrgäste.

Gebrauchte unter der LUPE



Auch ein Starliner aus zweiter Hand ist kein alltäglicher Reisebus. Wer auf den Pflegezustand achtet, erhält zu günstigen Konditionen ein Fahrzeug mit hohem Imagefaktor.

Die Präsentation seines Nachfolgers – wie sich Ereignisse doch wiederholen.

Aufsehen erregte schon damals die große Front-Glaskuppel - die schräg nach vorn geneigten Fenstersäulen weisen den Starliner als Neoplan aus, seine Radabdeckungen an der Hinterachse verleihen ihm die besondere Note. Seine klaren dynamischen Linien, die innovative Technik und das mutige Raumkonzept belohnten Fachjournalisten 1999 mit dem Award „Coach of the Year 2000“. Schon vom Start weg hatte der Starliner unzählige technische Feinheiten, die es beim Wettbewerb noch gar nicht gab - angefangen bei Xenon-Scheinwerfern, der Servocomtronic-Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkunterstützung, über den Aktivkohlefilter für die Belüftung bis zum GPS-



Klare Linien für einen Überrollbügel.

Es ist schon etwas Besonderes, mit einem Starliner vorzufahren, selbst wenn er schon einige Jahre auf dem schönen Rücken hat. Mag sein brandaktueller Nachfolger (siehe in dieser Ausgabe Seite B8) noch kühner, noch plastischer, noch dynamischer im Auftritt sein - in Sachen Eleganz jedenfalls kann der Ursprungsentwurf aus den 90er Jahren mit allen Bussen der Gegenwart mithalten. 1996 in Hannover feierte der Starliner Nummer 1 seine Premiere unter gleißenden Scheinwerfern, die Begeiste-

Navigationssystem und nicht zuletzt einem Unfalldatenspeicher.

Doch zum Verkaufsschlager taugte der Starliner nicht, in diese Rolle schlüpfte sein günstigeres und weniger aufwändiges Pendant Cityliner. Der Starliner Num-

Unser Starliner macht außen und innen eine prima Figur, mit wenigen gezielten Maßnahmen ist er auch technisch topfit.

mer eins blieb im Laufe seines neun Jahre dauernden Produktlebens, was er war – stets exklusiv und immer mit dem Prädikat Traumschiff behaftet.

Unser Testkandidat ist ein zweiachsiger Starliner, der mit einer Bauhöhe von 3,72 Metern und 44 Viersterne-Sitzen dem gängigen Bild eines Superhoch-

## Modellgeschichte Neoplan Starliner

**1996** Vorstellung der neuen Baureihe auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Serienanlauf der Modelle N 516 SHD und N 516/3 SHDL als Dreiachser mit 13,70 m Länge. Wegfall der Multifunktionssäulen zwischen den Sitzen, neue Service-Sets in den Luftwalzen. Serie ist das Achtgang-Getriebe ZF 8 S 180, als Option auch mit AVS-Schaltung. Gurtausrüstung auf allen Plätzen, Unfalldatenspeicher ist Serie. Änderung des linken Außenspiegels, der jetzt direkt an der A-Säule sitzt.

**1999** Vorstellung der SHDH- (12-m-Dreiachser) und SHDHL-Modelle (13,70 m, 3,90 m Höhe) in Kortrijk. „Coach of the Year 2000“. Auf Wunsch wird AS-Tronic von ZF.

**2000** Einführung des Zweimassen-Schwungrads für den Antriebsstrang zur weiteren Steigerung der Laufruhe.

**2001** Einführung der Euro 3-Motoren, der Anteil der Mercedes-Motoren sinkt von circa 50 auf etwa 10 Prozent. MAN setzt auf Vierventil-Sechszylinder mit 410 und 460 PS, Mercedes-Benz ersetzt den 14,6 Liter großen V8-Motor durch einen 12-Liter-V6-Motor mit 408 PS.

**2002** IAA Nutzfahrzeuge: Vorstellung der neuen Länge von 12,84 m im SHDHC, gleichzeitig entfällt der Zweiachser SHDH mit 12 Metern. Änderung der Kinematik der Gepäckklappen. Wechsel der Antriebsachse – statt ZF A 132 jetzt MAN HOY 1336.

**Juni 2004** modifiziertes Fahrschemel-Zentrallager für die Hinterachse, im September Vorstellung des Nachfolgemodells.

Letzte Sonderedition des Starliner 1 wird aufgelegt, letzte Bandaufgabe erfolgt im **Sommer 2005**.



Ein Traum für Buspiloten – aufgeräumtes Starliner-Cockpit mit großem Verstellbereich.



Tolles Raumgefühl, attraktiver Innenraum mit Handgepäck-Klappen wie im Flugzeug.

deckers entspricht. Sein Ladevolumen ist mit 7,8 Kubikmetern ausreichend, während die Nutzlast des Zweiachsers begrenzt ist. Schon auf den ersten Blick ist man vom guten Pflegezustand überzeugt, das Fahrzeug genoss sicher die kundige Behandlung eines versierten Stammfahrers. Dafür spricht auch die geringe Laufleistung, der sechs Jahre alte Starliner hat erst 315.000 Kilometer auf der Uhr.

Seine aufwändige gelb-rot-verlaufende Lackierung gefällt vielleicht nicht jedem, doch sie unterstützt das außergewöhnliche Design und erstrahlt noch in vollem Glanze. Die Optik des Innenraums ist beeindruckend und beinahe makellos; die grauen, mit roten Kernen gefassten Sitze wirken noch unverbraucht, und die Bezugsstoffe dünsten keine unangenehmen Tabakaromen aus. Wer nach Abnutzungsspuren sucht, wird allenfalls den

abgegriffenen Schaltknopf beanstanden.

Die Fahrgäste werden sich schnell mit dem ebenen Innenboden anfreunden, auch die verschließbaren Klappen fürs Handgepäck wirken nach wie vor edel. Sie klappern auch nicht, nur einige der unbesetzten Sitze vibrieren auf schlechten Fahrbahnoberflächen. Experten raten, den inneren Dachbereich nach lockeren Verkleidungen zu untersuchen. Findet man Wasserflecken, können die Kondenswasser-Kanäle der Klimaanlage dicht sein. Oder es dringt Wasser über die fehlende Abdichtung an den oberen Begrenzungsleuchten ein.

Sehr geschätzt wird die Arbeitsweise von Heizung und Klimaanlage, die effektiv und leise arbeiten. Geheizt wird über Seitenwand-Konvektoren und Dachwärmetauscher, über die Dach-Klimaanlage wird die Frischluft zugeführt. Wie bei den

meisten Neufahrzeugen muss nur die gewünschte Temperatur eingestellt werden, den Rest regelt die Elektronik. Frühe Starliner-Jahrgänge waren hier oft mit Problemen behaftet, wer sich für ein späteres Modell entscheidet, fährt besser. Unser 99-er Starliner zeigt sich im Test jedenfalls fehlerfrei.

Auf der Straße offenbart der Testkandidat ein einnehmendes Wesen. Leise und sanft, doch raumgreifend legt das Neoplan-Flaggschiff ab und nimmt dank ordentlicher Motorleistung rasch Fahrt auf. Auf Autobahnen ist es in seinem Element, es spurt treu geradeaus und nimmt lange Bodenwellen und harte Querfugen mit großer Gelassenheit. Auf engen und kurvigen Landstraßen wirkt der hohe Starliner dagegen behäbig und signalisiert seinem Fahrer mit kräftiger Seitenneigung früh seine Grenzen. Ein wenig ir-

## Der Experte urteilt

✚ Wer sich für einen Starliner erwärmen kann, sucht das Besondere für seinen Fuhrpark. Im Mittelpunkt des Interesses stehen ein ungewöhnlich attraktives Design, ein luxuriöses Ambiente im Fahrgastraum und ein sehr gutes Raumgefühl. Doch das Angebot an diesen aufwändigen Luxusbussen ist nicht groß, nicht viele Fahrzeuge stehen zum Verkauf. Der

Preis der jüngeren Baujahre ist stabil wie deren Qualität, die Probleme mit Elektrik und Elektronik sind weitgehend unter Kontrolle. Das gilt auch für das Thema Korrosion – die Bodengruppe ist in Edelstahl ausgeführt, die Beplankung besteht aus verzinktem Blech. Wer an den Wiederverkauf denkt, sollte zu einer 3-Sterne-Ausstattung greifen. Wer wirt-



Gebraucht  
wagen-  
Experte  
Rex Knorr  
von Knorr  
Omnibus  
in Sonne-  
valde

schaftlich auf Nummer sicher gehen möchte, kauft einen dreiachsigen Starliner.



Alle Funktionen im Cockpit überprüft, Sitze und Einbauten sind fest, die 2-Punkt-Gurte funktionieren.



**Kraftzentrum im Heck – der Daimler-V8 schiebt in Vollbesitz seiner 381 PS mit Nachdruck an.**



**Korrosion im Spritzwasser-Strahl der Hinterräder – die Schadstellen wurden nur überpinselt.**

ritiert dabei auch die sehr leichtgängige Servocomtronic-Lenkung, die in der Mittelgasse zu wenig Rückmeldung gibt.

Komfort ist die Stärke des Starliners, dazu zählt auch das niedrige Geräuschniveau auf allen Plätzen, das sich auch heute noch mit den aktuellen Klassenbesten messen kann. Getriebe und Hinterachse halten sich im Sound dezent zurück, auch der großvolumige V8-Diesel leistet seinen Beitrag zum angenehmen Klangbild. Dem kraftvollen Daimler-Aggregat reichen zumeist niedrige Drehzahlen, um den 18-Tonner in Schwung zu halten. Mit 381 PS nimmt der OM 442 LA auch die meisten Autobahn-Steigungen ohne viel Schaltarbeit.

Diese wird durch das bekanntbewährte AVS-System von ZF unterstützt, der Fahrer wählt vor und kuppelt, Pneumatik-Zylinder legen den Gang ein. Die Bremsen verzögern ordentlich, verlangen aber mehr Feingefühl am Trittplatten-

ventil als moderne EBS-Anlagen. An beiden Achsen kommen druckluftbetätigte Scheibenbremsen zum Einsatz, als Dauerbremse können Retarder von Voith, ZF oder von Telma verbaut sein.

Das Motoren-Angebot beschränkt sich im Wesentlichen auf bewährte Aggregate von MAN und Mercedes-Benz. Während man den MAN-Motoren geringere Kraftstoff-Verbräuche nachsagt, schätzen die Freunde der dicken V8-Motoren deren gepflegte Laufeigenschaften. Mit der Einführung der Euro 3-Motoren 2001 setzte Neoplan zunehmend auf die konzerneigenen MAN-Reihensechszylinder mit 410 und 460 PS. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der beliebte OM 442 LA mit 381 PS durch den etwas ruppigen Mercedes-V6 mit 408 PS ersetzt. Keine große Rolle spielen die Scania-Sechszylinder mit 380 PS, die bis 1998 angeboten wurden.

Auf den Prüfständen und der Grube der Dekra-Niederlassung schlägt die

Stunde der Wahrheit. Innenraum und Einbauten werden auf Festigkeit überprüft. Sind alle Sicherheitsgurte gängig? Scheiben und Spiegel werden auf Schäden geprüft und die Qualität der Reifen inspiziert. Zwar zeigt der Prüfling hier keine Schwächen, aber doch immerhin wird eine Mischbereifung registriert: an der Vorderachse Michelin Energy und hinten tschechische Stomil mit Längsprofilen. Beide Türen schließen gut und die Einklemmsicherung löst wie vorgesehen aus. Der Experte empfiehlt, die Rahmenprofile im Bodenbereich und an den Klappen im Auge zu behalten.

Der Dekra-Sachverständige notiert im Frontbereich beginnende Korrosion, etwas heftiger sogar im Batteriefach hinter der Hinterachse. Noch ist es ein geringer Mangel, der aber im Auge behalten werden sollte. Der Druckluftanlage wird kein auffälliger Luftverlust attestiert, auch die Bremsleistung bleibt ohne Beanstan-

## Gebrauchtbusse von Neoman

Der Omnibus-Geschäftsbereich des MAN-Konzerns vertreibt nicht nur Neufahrzeuge der beiden Marken MAN und Neoplan, sondern vermarktet jährlich auch etwa 500 Gebrauchtwagen in ganz Europa. Die Auswahl ist groß, die Gebrauchtwagen-Zentren in Oberhausen, Stuttgart und Berlin haben rund 200 Fahrzeuge auf Lager. Angeboten werden Reise- und Linienfahrzeuge beider Marken, über 50 Prozent der Verkäufe entfallen auf Deutschland. Eine besondere Bedeutung

kommt den Internetseiten [www.neoplan.de](http://www.neoplan.de) und [www.man-mn.de](http://www.man-mn.de) zu, wo der Interessent alle aktuellen Angebote mit aussagefähigem Bildmaterial findet.

Wer beim Hersteller kauft, hat besondere Erwartungen an die Qualität der Fahrzeuge. Die Omnibusse werden grundsätzlich nur mit einer aktuellen Hauptuntersuchung in Zahlung genommen. Jedes Fahrzeug wird mit aller Sorgfalt technisch überprüft und geht immer in einem einwandfreien Zustand zum Kun-

den. Verkauft wird wie besichtigt und Probe gefahren, eine Garantie übernimmt Neoman nicht.

Über die konzerneigene Finanzierungstochter MAN Financial Services (MFI) gibt es interessante Angebote, die besonders auf Busunternehmer zugeschnitten sind. Gerade in Hinblick auf Basel 2 ist der angebotene Mietkauf interessant, der im Gegensatz zur konventionellen Finanzierung am Ende der Laufzeit eine feste Kaufoption enthält. Die monatlichen Mietkosten sind steuerlich absetzbar und so viel besser kalkulierbar als bei Leasing-Modellen oder einer Finanzierung.



**Gebündelte Kompetenz für den Gebrauchtwagen-Test der Bus-Fahrt: Fahrzeug-Tester Wolfgang Tschakert (Foto), Gebrauchtwagen-Experte Rex Knorr von Knorr Omnibus in Sonnewalde und die Sachverständigen-Organisation Dekra**

## Gebrauchte Omnibusse in der Bus-Fahrt

So mancher Omnibus-Unternehmer kalkuliert mit spitzer Feder – nicht jede Auftragslage rechtfertigt den Kauf eines Neufahrzeugs. So entscheidet man sich hier und da für einen Gebrauchten. Doch welcher Typ ist empfehlenswert, wo liegen die Pferdefüße der Second-Hand-Fahrzeuge? Licht ins Dunkel bringt der Bus-Fahrt-Gebrauchtwagentest – hier werden nicht nur neue Modelle unter die Lupe genommen, sondern auch die wichtigsten Typen des Marktes. Beantwortet wird, ob der Bus noch den heute geforderten Standards entspricht,

welche Typen, Ausstattungen und Baujahre besonders empfehlenswert sind und auf welche Schwachstellen zu achten ist. Mit von der Partie sind KFZ-Sachverständige der Dekra, die jeden Prüfling sorgfältig begutachten. Am Ende jeder Untersuchung fällt die Entscheidung, ob die begehrte HU-Plakette verliehen wird. Mit Rex Knorr aus Sonnewalde steht der Busfahrt auch ein erfahrener Gebrauchtwagen-Profi beratend zur Seite, der nicht zuletzt über das aktuelle Preisniveau Auskunft gibt.

dung. Als erheblicher Mangel werden dagegen die stark korrodierten und eingelaufenen Bremsscheiben an der Vorderachse notiert – wahrscheinlich ein Stand-schaden.

Einwandfrei sind dagegen die Scheiben der Hinterachse. Auch das leichte Spiel der unteren Stoßdämpferlager an der Hinterachse verdient etwas Beachtung, außerdem sind die Gelenke der Spurstangen und Achsführungen noch nicht überholt. Motor, Getriebe und Hinterachse präsentieren sich dagegen sauber und trocken, und die Abschirmbleche im Heck hinter der einwandfreien Auspuffanlage sind intakt. Bei der letzten Prüfung fallen die Scheinwerfer mit einer diffusen Einstellung durch, der Sachverständige hat keine andere Wahl – er verweigert dem Starliner die begehrte §29-Plakette.

Was ist dem Kaufinteressenten zu raten? Zuerst genau hinsehen und rechnen,

denn in unserem Fall bedeuten die fälligen Reparaturen am Fahrwerk einen vergleichbar geringen Aufwand, wer dagegen eine Karosserie aufbereiten möchte,

verborgenen Geheimnisse, ein kundiger Mitfahrer im Fahrgastraum erweist sich als überaus hilfreich. Gibt es Lastwechselschläge, die auf ein verschlissenes Differenzial hinweisen? Wie steht es um die Bremsen und die Lenkung? Hat der Aufbau seine Verschleißgrenze erreicht – hört man auf schlechten Straßen ein Knarzen im Dach, das Klappern der Einbauten?

Unser Starliner macht außen und innen eine prima Figur, mit wenigen gezielten Maßnahmen ist er auch technisch topp fit. Für 120.000 Euro geht er vom Hof, um eine neue Karriere zu starten. Vielleicht in Osteuropa, wo er dann 19 Tonnen auf die Waage bringen darf?

Sein Werteverzehr bleibt auch als Premium-Bus überschaubar, wenn er regelmäßig seine Pflege erhält. Wer würde auch seinem besten Pferd im Stall den Hafer verweigern?

**WOLFGANG TSCHAKERT**

muss viel Geld in die Hand nehmen. Eine ausführliche Probefahrt mit den verschiedensten Fahrsituationen verrät die



Bei jedem Gebrauchtbustest der Bus-Fahrt mit von der Partie: der Sachverständige der Dekra und Bus-Tester Wolfgang Tschakert (links)



Überprüfung der Druckluftanlage – der Dekra-Sachverständige Klaus Trapp nutzt den Test für eine Nachwuchsschulung.