



Reckt seinen Bug in den Wind wie keiner Zweiter – der Starliner, neues Markenzeichen von Neoplan.

Neoplan Starliner SHD

# In der Spitze nachgelegt

Die 13 Meter lange Variante des Neoplan-Flaggschiffs soll mehr Stückzahlen bringen. Vor allem ein neues Kompaktheck und weitere Detail-Verbesserungen sorgen für Aufsehen.



**E**rste Disziplin – Schaulaufen fürs Publikum. Warum auch nicht? Wer in einen Starliner investiert, bekommt für 350.000 Euro Listenpreis die Aufmerksamkeit, die er verdient. Andere renommierte Fahrzeuge geraten daneben schnell ins Hintertreffen, der Starliner gibt sich extrovertiert wie kein anderer. Eben ganz Neoplan – schon sein Auftritt lässt ein galaktisches Reiseerlebnis vermuten. An der Einstiegsstelle hält er kühn seine Bugnase in den Wind, noch im Stand verspricht er, schneller als seine Kollegen das Ziel zu erreichen. Der kommerzielle Erfolg scheint jedenfalls vorprogrammiert. „Der Starliner kommt riesig an“, freut sich der für die Reisebusstechnik verantwortliche Gerhard Stangl. Mehr als 130 Aufträge sind in Bearbeitung, was sicherlich auch auf das Konto der zweiten Variante mit 13 m geht.

Neoplan folgt beim Starliner 2 weitgehend dem Konzept seines Vorgängers. Der lange Radstand, gepaart mit einem knappen Hecküberhang, bietet große Kofferräume und trägt zu ausgewogenen Fahreigenschaften bei. Maximal 50 Sitzplätze hat der kurze Starliner bei 4-Sterne-Komfort zu bieten und sein Kofferraum ist mit 11,8 m<sup>3</sup> inklusive Toilette mehr als ausreichend. Nutzlastprobleme kennt der SHD nicht. Ganze 16.200 kg Leergewicht hat der Test-Starliner auf den Rippen, mit mehr als 22 t wird der auf maximal 24,9 t zugelassene Dreiaxser selten rollen.

**Sechs Richtige.** Schon beim ersten Probelauf vor einem Jahr gab es viele gute Noten fürs Konzept. Allenfalls Kleinigkeiten störten das Bild des 14-m-Boliden, der allerdings noch aus der Vorserie stammte. Für unseren Testkandidaten gilt keine Entschuldigung mehr, er ist ein Produkt der Serienfertigung – der Rohbau kommt aus dem Werk Plauen, seinen Innenausbau und das Finish erhält das Topprodukt im neuen Zentralwerk Pilsting. Von akribischen Messungen eines vollwertigen Omnibus-Tests sehen wir dennoch ab.

Die meisten Fuhrpark-Experten wissen, was das D28-Triebwerk des Starliners in Euro 3-Ausführung zu leisten vermag. Weitaus spannender dürfte es für unsere Leser sein, wie gut sich der brand-



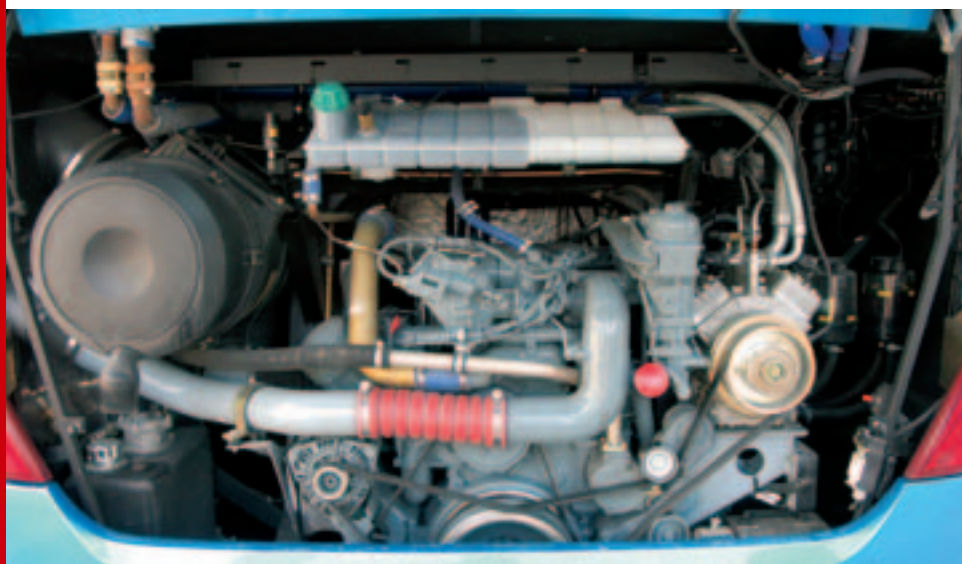
**Dynamik pur – der kürzere Starliner SHD sorgt als zweite Variante in Europa für eine rege Nachfrage. (Foto o.); reichlich Kofferraum – praktisch sind auch die Stauklappen über den Radhäusern. (Foto u.)**

neue D26-Sechszylinder im Euro 4-Trimmm schlagen wird, dessen Einwechslung kurz bevorsteht. Nur soviel vorweg: Mit gleichen Leistungsdaten bei einem halben Liter Hubraum weniger sind wohl vergleichbare Fahrleistungen bei leicht reduzierten Kraftstoffverbräuchen zu erwarten – bei den ersten Proberunden im 40-t-Sattelzug gefiel der hochmoderne Motor mit enormem Stehvermögen und seinen kultivierten Laufeigenschaften.

Auch künftig hat der Starliner mit 480 Pferdestärken und 2.300 Nm Drehmoment auszukommen. Eine Motorleistung mit Augenmaß, sie beflügelt den auf 21,4 t beladenen schweren Dreiaxser auf Landstraßen und sorgt auf Autobahnen für einen hohen Reisedurchschnitt. Beachtlich schlägt sich der schwere Starliner in den Disziplinen Beschleunigung, noch besser aber in der Zwischenbeschleunigung von 80 km/h im großen Gang auf Tempo 100. Der Euro-3-Sechszylinder mit 12,8 l Hubraum wirkt dabei weder angestrengt noch unkultiviert. Eigentlich schade, dass der zuverlässige MAN-Reihenmotor jetzt in Rente geht. Vielleicht kehrt mit dem schon vorab viel

gelobten D26-Diesel mehr Ruhe im kurzen Heck ein, die vielleicht einzig nennenswerte Schwachstelle. Sitzt man im Heck, tönt der Diesel im kurzen SHD lauter und kerniger als im längeren SHDL.

**EHLA-Achse fürs Kompaktheck.** Sein Arbeitsplatz ist für den Einsatz bereits vorbereitet. Die Neoman-Techniker gestalteten das 600 mm kürzere Kompaktheck bereits nach neuen Vorgaben. Links sitzt beispielsweise das vergrößerte Kühler-volumen – die neuen Euro 4-Sechszylinder von MAN legen aufgrund höherer Abgas-Rückführaten einen größeren Kühlbedarf an den Tag. Sonst zeigt der Blick ins Motorabteil nur wenige Modifikationen, die wesentlichen konstruktiven Grundzüge wurden bereits beim ersten Entwurf festgeschrieben. Den nötigen Bauraum fürs kurze Heck verschafft die Einzelradaufhängung der lenkbaren EHLA-Nachlaufachse, sie wird elektronisch geregelt und hydraulisch gelenkt. Sie setzt bei den Fahreigenschaften deutliche Akzente – unglaublich, wie spielend sich der Starliner jetzt um enge Ecken zirkeln lässt.



Befreit von jeglicher Last spielt sich jetzt auch die Servocomtronic-Lenkung in den Vordergrund. Mit variabler Lenkunterstützung rangiert man im Stadtbereich mit leichter Hand und hält den schweren Dreiachser bei schneller Fahrt sicher und exakt auf Kurs. Hatten wir zuletzt noch das zu straff ausgelegte Fahrwerk kritisiert, so lernen wir den Starliner jetzt von einer neuen Seite kennen. Zu seinen „sportlichen“ Qualitäten gesellt sich eine spürbare Neoplan-Kennung. Was zu einem bemerkenswerten Abrollkomfort führt, Federung und Dämpfung sprechen auf Kanaldeckel und deftige Querfugen feinfühlig an statt mit einem harten Plopp, eliminieren lange und tiefe Bodenwellen und halten das beinahe vier Meter hohe Fahrzeug auch in schnellen Kurven aufrecht.

CDS oder „Comfort Drive Suspension“ heißt die optionale Wunderwaffe der Neoplan-Techniker. Dahinter stecken variable CDC-Stoßdämpfer des Zulieferers ZF-Sachs, die sich in Zusammenarbeit mit der Ecas-Luftfederung automatisch auf die jeweilige Fahrsituation anpassen, in Normalfahrt weich, in Grenzbereichen verhärtend. Damit wird der Einsatz leichter Querstabilisatoren möglich, die sich positiv auf das Ansprechverhalten der Federung auswirken.

**EBS und ESP serienmäßig.** Jenseits der vielseitigen Talente soll freilich nicht verschwiegen werden, dass der Starliner wie jeder Dreiachser am liebsten geradeaus rollt – ohne nennenswerte Korrektur stets den Fahrbahnmarkierungen folgend. Gegen Unaufmerksamkeit gibt es auf Sonderwunsch den Spurwächter LGS (Lane Guard System), der anderswo SPA

*(v. o. n. u.)*

**Lässt Fahrerherzen höher schlagen – klar gezeichnetes Starliner-Cockpit mit strukturierten Bedienelementen.**

**Wie dunkel sollen Scheiben getönt werden? Im Starliner werden 95 Prozent der Sonneneinstrahlung absorbiert.**

**Große Flachbildschirme für feinen Videogenuss, die Tonanlage arbeitet mit Raumklang.**

**Mit Dampf im Heck – der Euro 3-Sechszylinder wird demnächst durch den neuen D26-Diesel mit gleichen Leistungsdaten abgelöst.**



heißt. Der warnt beim unbeabsichtigten Überfahren der Linien mit Rüttelalarm am Sitzpolster. Gut auf Autobahnen, wer ihn auf Landstraßen nutzt, wird leicht nervös.

Gegen Aufpreis bietet Neoplan ab der IAA 2006 ein ACC-System (Adaptiv Cruise Control), das Tempomatfahrten sicherer machen soll. Gut beraten ist, wer maximalem Abstand einstellt und rechtzeitig zum Überholen den Bordrechner überspielt. Bis zu seiner Einführung im Herbst sollten die letzten Schwachpunkte behoben sein – so bremst das System schon mal in engen Kurvenradien, an Straßenpfosten oder bei am Straßenrand stehenden Hindernissen.

Ohne Fehl und Tadel bleibt die Bremsanlage, die gefühlsecht auf jeden Fahrerbefehl reagiert. Serienmäßig ist ESP an Bord, das den Starliner im Notfall mit Einzelradbremsung auf Kurs hält.

**Licht und Schatten.** Wer im SHD reist, wird schon beim Einstieg nicht enttäuscht. Vorne am Bordpersonal vorbei besteigt man den Starliner durch die Glaskuppel, an Tür 2 geht es steiler nach oben. Ein breiter Mittelgang und großzügige Stehhöhe lassen keine Kleinlichkeiten aufkommen. Generös wirkt der ebene Boden, der nur im Bereich der Tür 2 abgesenkt wird. Fürs Bordcase oder das Handgepäck öffnen sich die Gepäckklappen und nehmen es sicher in Beschlag.

Einmal Platz genommen genießt man den unvergleichlichen Panoramablick zu allen Seiten. Vollkommen abgehoben und in gediegener Atmosphäre rollt der Fahrgast dem Reiseziel entgegen – gegen neugierige Blicke und starke Sonneneinstrahlung geschützt hinter dunkel getönten Scheiben. Betont im Hintergrund wirkt die Klimatisierung, die stets die gewünschte Temperatur zur Verfügung stellt – freilich ganz ohne Zug und ohne lästiges Gebläserauschen. Nur Kleinigkeiten fehlen uns zum vollkommenen Glück.

Haben die Innendesigner die Türinnenseiten ganz vergessen? Hier finden wir aufgenietetes Blech in Hammer Schlag-Lackierung. Oder der Kühlboxaufsatz auf der Toilette – sieht bestenfalls aus wie eine billige Zubehörlösung. Sicher gibt es auch elegantere Platzierungen für die Elektrozentrale als hinter der letzten Sitzreihe.

**Viele Schalter und Taster.** Wer einen der (noch seltenen) Starliner fährt, steht meist im Mittelpunkt seiner Kollegen. Sein Arbeitsplatz bietet, was Fahrerherzen wünschen. Selbst bei voller Sonneneinstrahlung benötigt er weder Kappe noch Sonnenbrille. Das Cockpit, im Halbrund um den Fahrer gezogen, bietet reichlich Platz, Eleganz und viele Schalter und Taster. Ganz Premium ist das elegante Multifunktionslenkrad, sein feiner Leder-



**Bequeme Sitze – prima Rundumsicht durch die Dachrandverglasung.**

bezug hebt die Stimmung am Steuer. Bei der Abfahrtskontrolle bleibt dem Fahrer der Peilstab nicht erspart, eine Motoröl-Kontrolle bietet der Bordrechner derzeit noch nicht. Das 12-stufige automatisierte AS-Tronic-Getriebe ist Serie, der Fahrer denkt und lenkt, das Getriebe setzt den Wunsch nach Fahrgeschwindigkeit um. Besser kann es kein Fahrer, wer noch selbst schaltet, ist selber schuld. Bei Nachtfahrten helfen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, bessere Fahrbahnausleuchtung bietet derzeit wohl keiner. Nur mit den Außenspiegeln können wir uns nicht so recht anfreunden – sie fordern einen großen Blickwinkel und passen nicht so recht ins dynamische Outfit.

**Fazit.** Schon sein Auftritt ist nicht jedermanns Sache – der Starliner polarisiert, erst recht der kurze SHD. Bei den Fahrgästen kommt er zweifelsohne an, sein Innenraumkonzept bietet außergewöhnlichen Komfort und Klasse. Dazu passend die Fahrwerkstechnik mit echtem Neoplan-Komfort, für Dynamik nach Maß sorgt der Antrieb aus dem MAN-Konzern. Sicherheit ist großgeschrieben, EBS und ESP sind Serie, absolut empfehlenswert der Abstandstempomat ACC und der Spurwächter. Ein wenig mehr Aufmerksamkeit verdient die Optik im Innenraum, mit etwas mehr Sorgfalt fährt der Starliner alle 100 Punkte ein.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

## Gehobene Komfortnote

Standarddämpfer im Fahrzeug haben eine fest vorgegebene Dämpfungskraft, die stets einen Kompromiss zugunsten der Fahrsicherheit darstellt. Für die Sicherheit schneller Reisebusse ist die Dämpfungskraft tendenziell hoch und auf einen mittleren Auslastungszustand eingestellt. Für ständig veränderliche Straßenverhältnisse, hohe Fahrzeugschwerpunkte und gesteigerte Komfortansprüche ist das kein Optimum. Die variablen CDC-Dämpfer (Continuous Damping Control) des Zulieferers ZF-Sachs stellen sich dagegen automatisch auf die aktuelle Fahrsituation ein. Bei durchschnittlicher Auslastung und normaler Fahrt ist die Dämpfung weich. Unter schwierigen Verhältnissen, mit voller Beladung, schlechten Straßen und hohen Querbeschleunigungen, Spurwechseln und starken Bremsungen verhärtet die Dämpfer und verhindern ein Aufschaukeln.

Vom Bordrechner werden alle Einflüsse auf die Fahrsituation überwacht. Erfasst werden Beladung, die Fahreraktivitäten und Fahrzeugbewegungen. Die Fahrzeugsensoren ermitteln die aktuelle Fahrsituation, die Bordelektronik errechnet die optimale Dämpfungskraft. Innerhalb weniger Millisekunden passen die elektromagnetisch geregelten Proportionalventile die Dämpferkraft der Situation an. Damit bleiben auch Omnibusse mit hohen Schwerpunkten in kritischen Fahrzuständen gut beherrschbar. Die Fahrgäste werden durch die komfortable Grundkenntnis verwöhnt, selbst der Fahrzeugverschleiß vermindert sich.