

TEST Neoplan Cityliner N 116

Beeindruckend: Das neue Design des Cityliner ist Neoplan außerordentlich gut gelungen.



Klassik neu verpackt



Mit jungem Gesicht und viel bewährter Technik in der Seele stellte sich der Cityliner N 116 im Jahr 2002 zum Test.

Die Premiere der 5. Generation des Cityliners wurde im Herbst 2001 auf der Busworld in Kortrijk gefeiert. Und einer der ersten Cityliner N116 aus der Serienproduktion des Jahres 2002 ist gleich zum Test bei der Bus-Fahrt angetreten.

Richtig jugendlich sieht das Cityliner Modell nach dem Facelift aus. Das tief angesetzte Bugteil ist glattflächiger und runder geworden. Prägnant: die Mulden links und rechts, in denen jeweils drei Rundscheinwerfer und eine Blinkereinheit eingelassen sind. Ausgeprägte Rundungen sorgen für einen geschickten Übergang zu den Seitenflächen. Und wenn der Cityliner auf Tour geht, verab-

schiedet er sich mit einer überaus gelungenen Heckansicht.

Die typisierenden Merkmale, die den Cityliner zum erfolgreichsten Neoplan-Modell machten, das auch jetzt noch im Programm eine Spitzenstellung einnimmt, sind geblieben. An erster Stelle stehen 51 Fahrgastsitze im 3-Sterne-Abstand einschließlich Podestküche und Bordtoilette – ein Unterscheidungsmerkmal gegenüber dem Wettbewerb, das für beachtliche Produktionszahlen sorgte.

Allerdings hat bei der Bestuhlungsvariante 51+1+1 die Bordtoilette mit rund 1,62 m nicht die vorgeschriebene Stehhöhe vom mindestens 1,70 m, um das Fahrzeug nach den Bedingungen ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.620 mm
Radstand	5.800 mm
Überhang vorn/hinten	2.870/3.330 mm
Wendekreisdurchmesser	21.800 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit vollem Tank	13.650 kg
Testgewicht	18.000 kg
Fußbodenhöhe über Fahrbahn	1.365 mm
Stehhöhe Mittelgang vorne/hinten	2.045 mm
Fahrgastplätze Testwagen gemäß 3-Sterne-Klassifizierung	49+1+1
mögliche Maximalbestuhlung	55+1+1
Gepäckraumvolumen	13,1 m ³

Heizung/Lüftung/Klima

vollautomatisch geregelte Konvektoren-Warmwasserheizung; Bugheizgerät (7.800 W); Standheizung Webasto (30.000 W); Belüftung über elektronisch geregelte Heck-Kompaktklimaanlage (29.000 W); Lufteintritt über Dachkanäle mit Öffnungen an Seitenscheiben und zum Mittelgang, individuelle regelbare Einzeldüsen pro Sitz; Entlüftung über Mittelgang und Vordereinstieg; Fahrgastraum und Fahrer/Beifahrerbereich getrennt regelbar; 2 Schiebedächer mit Notausstiegsfunktion

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 501 LA: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter V6-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung über Pumpe-Leitung-Düse pro Zylinder; vollelektronisches Motormanagement; Vierventiltechnik; Bohrung/Hub: 130/150 mm; Hubraum: 11,95 l; Leistung: 408 PS (300 kW) bei 2.000/min; maximales Drehmoment: 1.900 Nm bei 1.080

Kupplung: Zweimassenschwungrad; Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF 8 S 180: synchronisiertes 8-Gang-Schaltgetriebe; Übersetzungsverhältnisse von 8,73:1 bis 1:1; Drehwellen-Knüppel-Schaltung mit Doppel-H-Gassenführung

Antriebs-Hinterachse: ZP A 132/S91; einfach über-setzte Hypoid-Starrachse; Übersetzung 2,93:1; Gesamtauslegung: 1.533/min bei 100 km/h in höchster Getriebestufe;

Fahrwerk

Federung: Vorderachse: Einzelradaufhängung an Doppeldreieckslenkern; Zweibalg-Luftfederung; 2 Stoßdämpfer; Hinterachse: starre Antriebsachse auf Neoplan-Dreiecks-Fahrschemel, Zweibalg-Luftfederung; 2 Stoßdämpfer

Lenkung: ZF Servocom 8098 mit variabler Übersetzung; Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar.

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Rundum-Scheibenbremsen; Stauklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse; ZF-Intarder; ABS; ASR; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: vorn und hinten: 295/80 R 22,5 Michelin XZA Energy

TEST Neoplan Cityliner N 116



Erstklassig: Das Cockpit im Cityliner ist ein bis ins Detail durchdachter idealer Arbeitsplatz.

der GBK klassifizieren zu lassen. Allerdings fuhr der Testwagen in GBK-gemäßer 3-Sterne-Ausstattung – also Bordtoilette mit vorgeschriebener Stehhöhe und 49+1+1 Sitzen – vor und war auf 18 t Gesamtgewicht ausgelastet. Im 4-Sterne-Abstand sind noch 44+1+1 Sitze möglich.

Ein weiterer Punkt, der die Beliebtheit des Cityliners bei Fahrgästen und Fahrern ausmacht, ist die ausgeprägte Panorama-Verglasung mit Frontdachkuppel sowie die ins Dach hineingewölbten großflächigen Seitenscheiben. Diese Bauweise ist immer noch das typische Markenzeichen der Fernreisebus-Familie von Neoplan, das auch den Starliner geprägt hat. Dazu kommt die Hochdeckerbauweise mit einem Gesamtkofferraumvolumen von rund 13,1 m³, abzüglich Bordtoilette.

Beim Facelifting wurde kaum Hand an das Cityliner-Gerippe gelegt. Das bedeutet nach wie vor eine Außenbreite von 2,50 m. Für hohen Fahrkomfort sorgt das bekannte vollluftgedeferte Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorn an Doppeldreieckslenkern sowie starrer Antriebsachse auf Neoplan Dreiecks-Fahrschemel hinten. Dazu gibt es Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS, ASR, ZF-Intarder sowie Aufpuffklappen- und Konstantdrossel-Motorbremse serienmäßig. Fehlt nur noch das EBS, um auch hier wie der Starliner glänzen zu können. Doch dieses System ist beim Cityliner nicht vorgesehen.

Fans des Cityliner werden sich freuen, dass die Bus-Seele erhalten blieb. Er fühlt sich beim Fahren nicht viel anders an als der Vorgänger. Nach wie vor neigt sich

der Cityliner deutlich bei Kurvenfahrten, und kurze wie lange Bodenwellen werden vornehm langsam ausgeschwungen. Kurze Fahrbahnstöße und Schwellen nimmt das Fahrwerk dafür auf kaum spürbare Art.

Ich bevorzuge eher eine straffere Komfortabstimmung, wie sie beim Starliner in ausgezeichneter Weise gelungen ist. Doch das ist auch eine Frage der Philosophie. Die Kippstabilität ist durch das Neigen nicht wesentlich verringert, doch der Fahrer fährt langsamer durch eine Kurve und kommt nicht so schnell in eine kritische Situation. Insgesamt ist die Abstimmung ausreichend stabil. Die Fahrgäste müssen nicht befürchten, im Cityliner seekrank zu werden.

Das Fahrer-Cockpit ist in allen Punkten vorbildlich gelungen. Besonders praktisch sind der Kontrollmonitor für die Multifunktionsanzeige im direkten Fahrersichtfeld und die Radio-Fernbedienung am Lenkrad. Alle Bedienelemente sowie Tempomat und Retarderbetätigung sind ohne wesentliche Änderung der Sitzposition erreichbar. Dazu kommt ein einfaches Handling mit einer präzisen leichtgängigen Lenkung, ausreichenden Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf. Beim Thema Fahrstabilität fielen das schon angesprochene Neigungsverhalten bei Kurvenfahrten und eine leichte Spurrillenempfindlichkeit negativ auf.

Mit dem V6-Diesel OM 501 LA von Daimler-Chrysler, der 408 PS bei 2.000/min leistet und ein maximales Drehmoment von 1.900 Nm schon bei 1080/min bietet, war der Cityliner N 116 gut bestückt. Bei 18 t Gesamtgewicht ka-



Der Fahrgastraum strahlt eine freundlich-elegante Atmosphäre mit futuristischer Prägung aus.

men immerhin ein Leistungsverhältnis von 22,7 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 105,6 Nm/t zustande. Daraus ergab sich eine vortreffliche Motorelastizität und dank dem 8-Gang-Schaltgetriebe ZF 8 S 180 ein zügig/komfortables Vorankommen vom Stand weg und mit wenig Schaltarbeit durch das mögliche Überspringen einzelner Getriebestufen. So war der Test mit dem Cityliner auch von einer hohen Fahr-

harmonie geprägt. Bei einem Neufahrzeug mit nur 1.180 km auf dem Tacho ist das Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 22,5 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 88,0 km/h günstig ausgefallen (Einzelergebnisse siehe Kasten). Bei eingefahrenem Antriebsstrang sind noch deutliche Verbesserungen zu unterstellen.

Der Fahrgastraum überrascht durch ein neues Deckeninterieur. Klare Linienführung und integrierte Lichtleisten sorgen für eine gediegene Atmosphäre mit einer futuristischen Neoplan-Prägung. Bekannt aufwändig und leistungsfähig ist die elektronisch geregelte Klimatisierung des Fahrgastraums mit hoher zugfreier Luftaustauschleistung und getrennt regelbarem Fahrer- Beifahrerbereich. Eine lautlose Konvektorenheizung sowie eine Kompakt-Heckklimaanlage sorgen im Sommer wie im Winter für einen von der ersten bis zur letzten Sitzreihe angenehm temperierten Fahrgastraum. Individuelle Ansprüche der Fahrgäste werden durch Service-Sets mit Luftdüsen, Leselampen und Hostessruf abgedeckt.

Für den Cityliner hat Neoplan, so wie er als Testfahrzeug bereit gestellt wurde, einen Brutto-Listenpreis von etwa 404.600 Euro angedacht. Im Vergleich zum erfreulich komplett bestückten Basisfahrzeug ist darin ein Sonderausstattungsanteil von rund 11.657 Euro enthalten. Wieviel letztlich die Kunden für den Cityliner als Evergreen im neuen Gewand zahlen, ist auch Verhandlungssache. Doch Neoplan ist für attraktive Busse mit ebensolchen Preisen bekannt.

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km	201,6 km
Verbrauch Ø	21,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	95,6 km/h
<i>davon: einfache Strecke A 61</i>	
gefahrte km	81,6 km
Verbrauch Ø	18,4 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	99,0 km/h

Landstraße

gefahrte km	61,0 km
Verbrauch Ø	26,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	69,8 km/h

Bewertung

Steigung 5 Prozent, Länge	2,0 km
Verbrauch Ø	69,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	90,0 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	262,6 km
Verbrauch Ø	22,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	88,0 km/h

Wetter

sonnig; etwas windig; +7 bis +17°C

Ø = Durchschnitt

ADELBERT SCHWARZ